UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES

FINANCES PUBLIQUES

ET LES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

PAR

L. BIZOUARD DE MONTILLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 23 janvier à 1 heure

Président : M. BERTHÉLEMY, *professeur*

Suffragants : MM. { ALGLAVE / SAUZET } *professeurs*

PARIS
V. GIARD & E. BRIÈRE
Libraires-Éditeurs
16, RUE SOUFFLOT, 16

1900

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES

FINANCES PUBLIQUES

ET LES

COMPAGNIES

DE CHEMINS DE FER

PAR

L. BIZOUARD DE MONTILLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 23 janvier à 1 heure

Président : M. BERTHÉLEMY, *professeur*

Suffragants : MM. { ALGLAVE / SAUZET } *professeurs*

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

PARIS

V. GIARD & E. BRIÈRE

Libraires-Éditeurs

16, RUE SOUFFLOT, 16

—

1900

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547213_0020

LES FINANCES PUBLIQUES

ET LES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

INTRODUCTION

UTILITÉ DES CHEMINS DE FER : NÉCESSITÉ DU CONCOURS FINANCIER DE L'ÉTAT

Les chemins de fer exercent une telle action sur l'économie générale d'un pays et même sur son système de défense militaire, que l'Etat ne saurait se désintéresser de la façon dont cette œuvre s'accomplit.

Les avantages qu'un pays retire à avoir un réseau de chemins de fer complet et bien constitué, sont en effet innombrables : facilité, vitesse et modicité des transports pour les voyageurs et pour les marchandises; le déplacement des produits, rendu ainsi plus facile, entraîne le nivellement des prix, évite les disettes et les famines; le prix de revient des objets de consommation est abaissé, pendant que le producteur peut s'ouvrir au loin

des débouchés nouveaux ; le mouvement des transactions est activé, « et comme la durée du transport est une sorte de chômage improductif et de retard dans la consommation (1), » *l'industrie en retire un avantage inappréciable, car les capitaux peuvent circuler et se reconstituer dans un moindre temps ; le commerce se développe, et la richesse générale s'accroît.*

L'importance stratégique des chemins de fer n'est pas douteuse non plus ; si leur principale utilité n'est pas d'aider à la concentration des troupes et du matériel en temps de guerre, leur rôle stratégigue est néanmoins évident, et lors des derniers conflits européens, on a vu que la rapide mobilisation des forces militaires compte désormais au nombre des raisons qui détermineront la supériorité de l'un ou de l'autre des belligérants.

Indispensables comme ils le sont, il a donc fallu que les chemins de fer fussent rapidement construits, et exploités de façon à rendre tous les services qu'on en attendait. Mais leur établissement absorbe des milliards ; milliards qui tout d'abord ne seront pas productifs ; dans l'ancien continent surtout, l'établissement des lignes atteint un prix énorme, grâce à toutes les expropriations qu'il

(1) Cauwès. — *Traité d'économie politique*, 3e édition.

faut opérer et grâce aux travaux d'art que le relief du sol nécessite. Ce prix varie suivant les pays, mais reste toujours très élevé : le kilomètre moyen revient à environ 300,000 francs en Allemagne, et atteint jusqu'à 620,000 francs en Angleterre; en France, sur l'ensemble du réseau, ces frais de l'établissement, jusqu'à la fin de 1887, ressortent à 422,000 francs en moyenne par kilomètre, et encore les lignes à voie unique forment-elles les 3/5 de la longueur totale (1).

La compagnie concessionnaire ne peut donc songer à percevoir, outre le prix afférant au transport, un péage tel qu'il lui permette de rémunérer et d'amortir son capital, ce serait écarter le trafic et se faire une conception fausse du rôle que doivent jouer les chemins de fer. L'Etat a donc dû fournir son concours financier, soit dans le but de stimuler l'initiative privée à construire des lignes, soit dans celui de diminuer les droits de péage. L'Angleterre et l'Ecosse font seules exception, partout ailleurs, l'intervention de l'Etat a eu lieu; même aux Etats-Unis, où l'expropriation était moins coûteuse que dans nos pays, le trésor fédéral a dû venir en aide aux compagnies concessionnaires, au moyen de subventions, de prêts,

(1) Cauwès. — *Op. cit.* IV, p. 79.

d'achats d'actions et d'obligations, et surtout au moyen de concessions de terres avoisinant la voie, et que les compagnies pouvaient céder à un prix rémunérateur la ligne construite. C'est ainsi que le « Central pacific » a obtenu, outre une avance de 140 millions, plus de 3 millions d'hectares de terres riveraines de la voie ferrée (1).

En France aussi, l'Etat a dû prêter un concours constant aux compagnies de chemins de fer, d'abord pour les aider à établir leurs réseaux, puis pour leur permettre de les exploiter.

Quelles sont les charges que supportent nos budgets par le fait de ce concours aux six grandes compagnies de chemins de fer? Pour saisir le mécanisme des conventions qui règlent actuellement les rapports financiers de l'Etat avec nos six grandes compagnies, il faut examiner comment notre réseau s'est constitué, comment et sous l'empire de quelles conventions il s'est complété, alors seulement, après avoir établi les charges supportées par nos finances pour le dernier exercice connu, on pourra se demander quelle est la valeur du système qui nous régit, et quels résultats on peut en attendre dans l'avenir.

(1) Cauwès. — *Op. cit.*

PREMIÈRE PARTIE

HISTORIQUE DES RAPPORTS FINANCIERS ENTRE L'ETAT ET LES GRANDES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

—

CHAPITRE PREMIER

AVANT 1883.

A) *Principaux modes de concours.*

Il est donc nécessaire que l'Etat prête son concours financier aux chemins de fer. Ce concours peut se présenter sous différentes formes. Les principales sont les suivantes :

1° Participation de l'Etat comme actionnaire ;

2° Prêts de l'Etat aux compagnies de chemins de fer ;

3° Subventions en travaux et en argent ;

4° Garanties d'intérêt.

Le premier système a été souvent proposé en France : un projet de loi, en 1835, veut l'appliquer pour la construction de la ligne Paris-Rouen-

le Havre; un second, en 1840, le préconise pour les sections Paris-Orléans et Bâle-Strasbourg. Cependant ce système ne fut jamais appliqué chez nous, car on y voyait une solution bâtarde, ne déterminant pas nettement quels seraient les rapports entre l'Etat et les compagnies. On lui reprochait notamment :

D'obliger l'Etat à s'imiscer outre mesure dans la gestion des compagnies ; il sortait ainsi de son rôle naturel, et il en résultait une véritable confusion entre l'administration et le contrôle ; c'était, de plus, imposer une tutelle, peut-être funeste, à l'initiative des cessionnaires ;

D'exposer les représentants du gouvernement à des échecs fâcheux devant le conseil d'administration ou l'assemblée des actionnaires et de compromettre par suite les droits de haute surveillance de l'Etat comme puissance publique ;

De faire peser sur l'Etat une responsabilité à laquelle il ne doit pas être normalement soumis;

D'entraîner l'Etat à des dépenses très considérables, car ce mode de concours, n'entraînant aucune garantie de sa part, n'aurait pas suffisamment attiré les capitaux privés. De plus, les risques de l'Etat eussent été très étendus, si l'affaire

avait été mauvaise, et sa rémunération insuffisante au cas où l'entreprise eût réussi ;

De créer une situation privilégiée au profit des compagnies auxquelles l'Etat prêtait son concours financier, et de frapper de discrédit les concessionnaires qui ne bénéficieraient pas de cette faveur... etc. (1).

Pour ces différents motifs, ce système n'a jamais été employé chez nous, et ne présente donc qu'un intérêt théorique.

Pendant un certain temps au contraire, l'Etat intervint au profit des compagnies en leur consentant des prêts. Ce système semblait assez rationnel : les compagnies n'avaient pas à rémunérer immédiatement un capital aussi fort, elles pouvaient attendre une meilleure fortune pour rembourser l'Etat : c'était là un gros avantage pour un concessionnaire de chemins de fer, car la construction des lignes est très coûteuse, et le capital de premier établissement ne peut pas être immédiatement rémunéré par un trafic, d'abord peu important, mais en revanche indéfiniment extensible. L'Etat pouvait facilement attendre cette augmentation de trafic, pour toucher les

(1) Picard. — *Traité des chemins de fer*, tome II.

intérêts à lui dus quand il en avait stipulé, puis pour se faire rembourser : des capitalistes qui, eux, n'ont pas exclusivement en vue l'intérêt public, n'auraient pas pu montrer la même patience.

Beaucoup de prêts furent ainsi consentis par le Trésor aux nouvelles compagnies :

Loi dú 17 juillet 1837 : prêt de 6 millions à la compagnie des chemins de fer d'Alais à Beaucaire, et d'Alais à la Grand'Combe ;

Loi du 1er août 1839, prêt de 5 millions au chemin de fer de Paris (rive gauche) à Versailles ;

Loi du 14 juillet 1840, prêts de 4 millions pour la ligne d'Andrézieux à Roanne ; 12 millions pour la ligne Bâle-Strasbourg ; 14 millions pour la ligne de Paris à Rouen ;

Loi du 11 juin 1842, prêt de 14 millions à la section Rouen-le-Havre... etc.

La plupart des compagnies qui eurent recours à ces prêts étaient en souffrance; et ce sont nos grandes compagnies qui, après leur constitution, ont remboursé l'Etat pour la plus large part. Le remboursement en capital était complet en 1863 (1).

(1) Picard. — *Op. cit.*

Mais ce système, accordant un privilège aux autres créanciers des compagnies, engageait les finances publiques dans des opérations aléatoires, et exposait le Trésor aux plus grands risques, sans jamais trouver une compensation suffisante dans l'intérêt modique stipulé à son profit. Aussi, à partir de 1847, les Pouvoirs publics renoncèrent à ce régime qui ne présente plus qu'un intérêt historique, pour s'en tenir aux deux autres déjà indiqués :

1° Subventions en travaux et en argent ;

2° Garanties d'intérêt.

L'Etat s'est d'abord acquitté des subventions, soit en exécutant directement les travaux, ou en fournissant les sommes qu'ils nécessitaient, soit en remboursant le capital tantôt au fur et à mesure des travaux, tantôt en annuités à court terme, comprenant la plupart du temps 16 termes semestriels égaux. La loi du 23 juin 1857 autorise la conversion de la dette en annuités à long terme. D'abord calculées au taux forfaitaire de 5,75 0/0, intérêt et amortissement compris, ces annuités le sont, à partir de 1874-75, d'après le taux réel des emprunts émis par les compagnies.

La garantie d'intérêt, plus ou moins étendue, a été accordée d'après les mêmes principes, cal-

culée tantôt suivant un taux forfaitaire, tantôt suivant les charges effectives des emprunts.

Ces deux systèmes ont été employés concurremment, et sont le complément l'un de l'autre :

Tandis qu'une loi du 24 juillet 1843 accorde une subvention de 32 millions à la ligne Avignon-Marseille, et qu'une loi du 24 juin 1846 en accorde une de 15 millions à la ligne de Bordeaux-Cette, la garantie d'intérêt avait déjà fait son apparition au profit de l'Orléans, avec la loi du 15 juillet 1840 : le capital garanti comprend tous les frais de premier établissement, sans pouvoir excéder le montant du fonds social, soit 40 millions, et le maximum de l'annuité est fixé à 1.600.000 francs. Après les troubles de 1848, une loi du 19 novembre 1849 doit venir au secours de cette même compagnie d'Avignon à Marseille, en lui garantissant à 5 0/0 l'intérêt et l'amortissement du capital qu'elle aurait à emprunter pour le payement de ses dettes et la complète exécution de la ligne.

Cependant ce système de la garantie d'intérêt ne se généralisa qu'après les conventions de 1859, et ne prit le développement que nous lui voyons aujourd'hui, qu'après les conventions de 1883. Le système primitivement employé est donc celui

des subventions, et, pour se rendre compte de la part qui revient à chacun d'eux, il faut voir sous le régime de quelles lois notre réseau s'est développé.

B) *Loi du 11 juin 1842.*

Cette loi constitue l'ossature de notre réseau, en décidant l'établissement des grandes lignes qui vont rayonner de Paris vers la périphérie ; elle inaugure aussi l'intervention de l'Etat dans l'œuvre des chemins de fer par l'exécution partielle des travaux.

La France s'était laissée devancer par plusieurs nations voisines, et l'opinion publique manifestait hautement ses inquiétudes pour ce retard qui pouvait compromettre les intérêts vitaux du pays.

L'Etat s'engage à livrer la plate-forme des lignes aux compagnies cessionnaires ; il se charge de l'infrastructure qui comprend l'acquisition des terrains, les terrassements, ouvrages d'art, maisons de gardes et de cantonniers, passages à niveau, barrières... etc.

La compagnie garde à son compte la superstructure (ballast, rails, gares et leur mobilier), et fournit le matériel roulant.

On espère qu'ainsi, l'industrie privée, dégagée de l'aléa de l'infrastructure qui laisse souvent de graves mécomptes, rechercherа davantage ces entreprises, trouvera plus facilement des capitaux, et consentira des conditions plus favorables à l'intérêt public.

C'est en effet l'Etat qui prend à sa charge la plus grosse part des dépenses. Aussi n'emprunte-t-il pas toujours directement, et se fait-il quelquefois avancer par les compagnies les sommes nécessaires pour l'infrastructure ; il rembourse parfois ces avances dans un très court délai, et sans intérêt (Loi du 31 mai 1851 relative à la concession de la ligne Versailles-Rennes), mais le plus souvent il le fait au moyen d'annuités à long terme.

Cette loi de 1842 donna d'excellents résultats : tandis qu'à la fin de 1841, la France n'avait que 877 kilomètres de chemins de fer, dont 566 seulement étaient en exploitation, dès 1852, malgré la crise financière de 1847 et les troubles de 1848, nous avons 4,000 kilomètres concédés, 1,000 kilomètres exploités ou à construire par l'Etat, et au total 3,500 kilomètres en exploitation. Les dépenses nécessitées par ces travaux atteignent un milliard et demi, dont les 2/5 ont été fournis par l'Etat.

En vue d'arriver à l'extension du réseau, et à une exploitation mieux réglée, plus économique, le gouvernement impérial laisse disparaître le plus grand nombre des 33 compagnies qui se partageaient alors le réseau français, et constitue, de 1852 à 1857, les six grandes compagnies qui, elles, auront force et crédit; en même temps un cahier des charges identique leur est appliqué, et une durée uniforme de 99 ans est stipulée pour les concessions dont l'expiration est ainsi échelonnée de 1950 pour le Nord, à 1960 pour le Midi.

Pendant cette même période, de 1852 à 1857, les travaux sont poussés avec une grande activité : en 1856, 16,000 kilomètres sont concédés, plus de 8,000 sont en exploitation. Les dépenses faites dépassent 4 milliards et demi; celles à faire sont évaluées 2 milliards et demi.

A cette époque, les chemins de fer donnent de beaux bénéfices, un véritable engouement se produit en leur faveur, et les compagnies construisent beaucoup de lignes improductives.

La réaction ne se fit pas attendre : dès 1857, une crise très grave éclate, et on craint que les charges des lignes nouvelles, moins productives, n'entraînent l'insolvabilité des compagnies.

Cependant, comme il fallait finir les lignes en-

treprises ou concédées, l'Etat crut devoir venir en aide aux compagnies.

C) *Conventions de 1859.*

Ces conventions généralisent la garantie d'intérêt.

Que vaut ce système ?

Déjà fort critiqué en 1859, c'est surtout depuis 1883 que ses défauts ont été mis en lumière. On lui reproche surtout :

De laisser indéterminés les sacrifices du Trésor, et d'exposer le budget à des découverts auxquels il lui sera difficile de faire face ;

De désintéresser le concessionnaire qui, sûr d'un revenu minimum, exploite d'une façon défectueuse ;

De nécessiter un contrôle de l'Etat tel qu'il paralyse toute initiative ;

De pousser la spéculation à entreprendre des affaires sans les étudier ;

De faire sur le marché une situation trop privilégiée aux actions qui ne conservent plus que des

chances éventuelles de gain; ces actions, par suite de la situation qui leur est faite, présentent une toute aussi grande sécurité que la rente, et peuvent, par là même, lui faire une concurrence fâcheuse pour le crédit public... etc.

Aucune de ces objections n'avait une portée capitale, et ce système avait l'avantage d'assurer l'achèvement des travaux en mettant une partie des charges au compte des compagnies;

De proportionner le concours du Trésor aux insuffisances de rendement, au lieu de le fixer à un chiffre ferme trop fort ou trop faible;

D'encourager les petits capitalistes à consacrer leurs économies à l'œuvre des chemins de fer, et de provoquer ainsi le classement des titres entre les mains de porteurs sérieux (1)... etc.

D'ailleurs, l'appui que le gouvernement prête ainsi va être momentané, croit-on en 1859, il aura la durée de la crise; l'Etat n'aura à avancer que les sommes nécessaires pour l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et pour donner aux actions un dividende voisin de l'ancien, et cela seulement pendant la période de mise en valeur des lignes nouvelles. Puis, lorsque ce produit net sera suffisant pour faire face aux charges et laisser

(1) Picard. — *Op. cit.*

un bénéfice net, les compagnies rembourseront à l'Etat le capital avancé par suite de la garantie, augmenté de son intérêt à 4 0/0.

Cette garantie d'intérêt ne protège pas les capitaux engagés dans l'ancien réseau, elle assure seulement au capital de premier établissement du nouveau réseau — jusqu'à concurrence d'une sommé fixée — un intérêt de 4 0/0, plus son amortissement au même taux, soit 4,655 0/0.

Cependant la séparation entre les deux réseaux ne pouvait pas être absolue, car les nouvelles lignes construites, profitant de la garantie, constituent des embranchements qui concourent à accroître le trafic de l'ancien réseau ; il était donc tout naturel d'affecter le surplus des bénéfices de ce dernier aux charges des nouvelles lignes qui contribuaient à sa prospérité. De là la clause dite du « Déversoir ». Le produit de l'ancien réseau était divisé en deux parties : le revenu réservé, puis le revenu non réservé, soumis au déversoir.

Le revenu réservé, arrêté à forfait, comprenait :

1° Le dividende des actions, fixé d'après le revenu effectif des dernières années ;

2° L'intérêt et l'amortissement des emprunts émis pour la construction de l'ancien réseau, arrêtés à forfait à 4,655 0/0.

3° La différence entre le taux de la garantie de l'Etat et le taux supposé des emprunts futurs, soit 1,10 0/0 (0,85 0/0 seulement pour la compagnie du Nord dont le crédit était mieux établi) ; ce qui en fin de compte rendait le Trésor indirectement garant jusqu'à concurrence de 5,75 0/0 (4,65 + 1,10) pour les 5 grands réseaux, et jusqu'à concurrence de 5,50 0/0 (4,65 + 0,85) pour le Nord.

L'excédent constitue le revenu non réservé qui est déversé sur le nouveau réseau pour s'ajouter au produit net de celui-ci. Si l'ensemble était insuffisant, l'Etat s'était engagé à parfaire la différence jusqu'à concurrence de 4,65 0/0. Ainsi, l'Etat assure un intérêt de 4 0/0, plus leur amortissement aux capitaux employés pour l'établissement du nouveau réseau ; mais c'est là un simple maximum, car il ne doit la garantie que jusqu'à concurrence de la différence entre le taux forfaitaire de 4,65 0/0 et les revenus réels de la compagnie, comprenant le produit net du nouveau réseau, augmenté des sommes déversées par l'ancien réseau sur le nouveau.

Cette garantie a pour point de départ 1864 pour l'Est, et 1865 pour les autres compagnies ; elle est accordée pour 50 ans, et des calculs faits à cette

époque estiment qu'elle sera effective pendant une vingtaine d'années. M. de Fraugueville, l'auteur de ces conventions, pense qu'après ce laps de temps les produits nets permettront de rembourser les avances de l'Etat, capital et intérêts à 4 0/0, puis entraîneront le partage des bénéfices avec l'Etat, quand les dividendes atteindront un certain taux, fixé implicitement.

Mais bientôt on dut faire entrer dans la garantie les travaux complémentaires. Ce sont des travaux utiles, rarement indispensables, qui n'eussent probablement pas été exécutés par les compagnies sans cette mesure. Il était d'ailleurs naturel que l'Etat y participât, car ces travaux — agrandissements et modifications des gares, doublements de voies — permettent une exploitation plus économique, et, par la même, doivent diminuer la garantie dont s'est chargé le Trésor. Aussi de nouvelles conventions intervinrent entre l'Etat et les compagnies en 1863, 1868-9 et 1875.

Elles ne touchèrent pas au principe des conventions de 1859, et eurent seulement pour but de modifier la répartition des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau pour déjouer les fraudes de détournement, en plaçant les lignes qui pouvaient se faire concurrence dans le même réseau ; de re-

manier le revenu réservé, par suite des nouvelles lignes qu'elles concédaient ; et enfin d'accorder des délais dans la clôture des comptes de premier établissement pour permettre d'y comprendre certains travaux complémentaires.

Les conventions de 1875 substituent en outre, dans le calcul du revenu réservé, le taux réel des emprunts au taux forfaitaire de 1859. Ce taux forfaitaire avait en effet permis aux compagnies d'élever leurs dividendes au-dessus des sommes prévues, car les conventions de 1859 ne mettent pas en évidence le revenu réservé aux actions : avant de donner lieu à l'application du déversoir, une certaine somme est réservée aux actions, mais celles-ci pouvaient encore profiter de certaines économies qui augmentaient le dividende : 1° ordinairement les évaluations de l'ancien réseau servant de base au calcul du revenu réservé, étaient supérieures aux dépenses réelles ; 2° le taux effectif des emprunts pouvait être inférieur au taux forfaitaire de 5,75 0/0 admis pour faire face aux obligations de l'ancien réseau ou aux insuffisances de la garantie accordée par l'Etat au nouveau réseau : c'est effectivement ce qui se produisit, sauf immédiatement après 1870. De ces différents chefs, les actionnaires, outre le revenu qui leur était im-

plicitement réservé, profitaient de bénéfices qui ne faisaient que s'accroître grâce à la baisse de l'intérêt. C'est ainsi que les compagnies, tout en ayant recours à la garantie d'intérêt et sans être obligées de rembourser au Trésor ses avances, élèvent leurs dividendes au-dessus du revenu réservé : l'Est distribue 35 francs au lieu de 30 ; l'Ouest 37,50 et 35 au lieu de 30 ; l'Orléans 56 au lieu de 51,80 ; et enfin le Midi 40 au lieu de 35 francs. (1)

Aussi, pour ne pas compromettre les résultats ainsi obtenus, et pour ne pas toujours augmenter le capital garanti qui les eût empêchées à jamais de se libérer, les compagnies se firent donner des subventions pour la construction de certaines lignes coûteuses et peu productives ; en général elles empruntaient elles-mêmes, et l'Etat remboursait en annuités.

D) *Compagnies secondaires — Rachats — Programme de 1879.*

Malgré tout, les compagnies ne se prêtaient qu'avec une sorte de répugnance à l'extension de leurs réseaux que le développement économique du pays, la nécessité d'augmenter son outillage, exigeaient cependant. Aussi, sur la demande des

(1) Rf. Picard et Colson. — *Op. cit.*

populations, il fallut faire appel à des compagnies secondaires, qui reçurent des subventions en capital de l'Etat et des départements. (Loi du 12 juillet 1865.)

Cependant, l'extension du réseau ne répondait pas encore aux besoins du pays dont la vitalité économique, au lendemain des désastres de 1870, dépassait toute espérance. Il était indispensable de donner à notre agriculture, à notre industrie et à notre commerce les moyens d'action dont il avait besoin. Mais à qui concéder les nouvelles lignes? Les compagnies principales, qui ne cherchaient qu'à consolider les résultats acquis, ne veulent pas s'en charger; les compagnies secondaires ne le peuvent pas. L'Etat dut donc en construire lui-même, et, en 1875, il a assumé la tâche d'établir 2.900 kilomètres de lignes ni concédées, ni susceptibles d'exploitation isolée.

D'autre part, dès 1876, beaucoup de compagnies secondaires sont acculées à la faillite : le Nord assure l'exploitation de quelques lignes, et les Chambres décident le rachat des autres sur le pied du remboursement des dépenses utilement faites. En 1878, l'Etat acquiert donc encore 2600 kilomètres de ce chef.

Enfin, la loi du 17 juillet 1879 rattache au réseau

d'intérêt général 181 lignes nouvelles ou non concédées, avec un développement de 8.827 kilomètres. Cette loi n'équivaut pas à une déclaration d'utilité publique, une nouvelle loi sera toujours nécessaire pour permettre d'entreprendre les travaux, mais avec les exigences et les entraînements du régime de l'élection, on pouvait craindre, ce qui s'est d'ailleurs produit, une exécution trop hâtive de ce gigantesque travail.

De 1878 à 1883 l'Etat opère encore des rachats pour 1800 kilomètres.

Si bien qu'en 1883, l'Etat a pris la charge de plus de 16,000 kilomètres de lignes, promises, émiettées sur tout le territoire. Parmi celles de ces lignes qui étaient déjà en exploitation, certaines étaient réunies au réseau de l'Etat, d'autres étaient exploitées en régie, d'autres enfin étaient affermées aux grandes compagnies par des traités onéreux.

La situation ne pouvait se prolonger ; c'était d'ailleurs le moment de faire participer aux dépenses d'établissement des lignes nouvelles, les belles plus-values données par les anciennes, d'autant plus que les compagnies, menacées par de nombreux projets de rachat, eussent sans doute consenti des conditions favorables. Mais tous les projets de conventions échouent, pendant que la

prospérité des compagnies augmente : tandis que de 1872 à 1879, l'Etat doit encore avancer de 30 à 50 millions par an au titre de la garantie d'intérêt, dès 1880, l'Orléans et le Midi commencent à rembourser, en 1881 c'est le tour de l'Est. Parmi les compagnies qui eurent recours à la garantie d'intérêt, l'Ouest est la seule ligne qui ne remboursa rien.

Telle était la situation quand se produisit le krach de janvier 1882 : les recettes des compagnies ne furent pas immédiatement atteintes ; stationnaires en 1883, elles ne présentent un recul sensible que pour 1884.

En 1883, la situation des compagnies n'était pas ébranlée, et on croit nécessaire de leur concéder ces lignes dont l'Etat s'était chargé un peu à la légère. Celui-ci avait, en effet, encouragé par des plus-values budgétaires, fait des dépenses énormes de 1881 et 1883 ; on croit indispensable d'enrayer ces dépenses à tout prix, car l'exécution du programme de 1879, évaluée à 6 milliards et demi, dont un incombant aux compagnies d'après les conventions antérieures, devenait impossible pour les finances publiques de l'époque, car sur la portion de 5 milliards et demi laissée à l'Etat, moins de 1/5 avait été dépensé.

Les pouvoirs publics ne voulant pas ralentir les travaux, craignant de trop alourdir nos finances en empruntant directement, ne sachant d'autre part comment assurer l'exploitation des lignes neuves, durent, après avoir refusé de traiter avec les compagnies, leur accorder les conventions ratifiées par la loi du 20 novembre 1883, car elles seules pourront assurer l'exécution du plan de Freycinet.

CHAPITRE II

LES CONVENTIONS DE 1883

A cette époque, on est émerveillé par les splendides recettes des compagnies de chemin de fer, aussi par ces conventions, on s'efforce de les faire participer à l'établissement du 3me réseau. On croit ces plus-values susceptibles d'une progression indéfinie, il ne faut donc pas qu'elles aillent seulement aux actionnaires ; comme l'Etat a fait d'assez grands sacrifices, il en profitera aussi : on abaisse le point de partage des bénéfices, et on augmente sa quote-part. Mais pour obtenir ces conditions, auxquelles on attache une grande importance en 1883, il faudra faire des concessions : on consolide la situation des actionnaires en les garantissant contre toute diminution de revenu, et en rendant les conditions du rachat plus onéreuses.

Ces conventions modifient la constitution des

anciens réseaux, les conditions d'établissement et d'exploitation du 3e réseau, donnent de nouvelles bases à la garantie d'intérêt, et modifient les règles relatives au partage des bénéfices et au droit de rachat.

A) *Extension des anciens réseaux.*

Comme on l'a vu, ces conventions s'expliquent surtout par la nécessité dans laquelle l'Etat se trouve de se décharger sur les grandes compagnies de l'établissement ou de l'achèvement de toutes les lignes nouvellement entreprises ou promises au public.

L'incorporation des lignes nouvelles aux anciens réseaux est faite, soit par concession immédiate, soit par un engagement obtenu des compagnies, d'accepter ultérieurement les concessions des lignes non actuellement dénommées ; ces dernières sont des lignes qui seront plus tard désignées par l'Administration, la compagnie entendue. En 1883, les cinq grandes compagnies s'engagent de ce chef pour 1750 kil. et le Nord jusqu'à épuisement de son fonds de concours de 90 millions. (1)

(1) Au 1er janvier 1898, restent à concéder 33 k. à l'Est, 30 à l'Ouest, 38 au Midi et jusqu'à épuisement de son fonds de concours de 90 millions pour le Nord.

Par concession immédiate, les anciens réseaux incorporent près de 12,000 kilomètres, de lignes nouvelles qui se décomposent comme suit : 1850 kilomètres exploités auparavant par le Nord et le P.-L.-M., comme sous-cessionnaires et fermiers ; 2000 kilomètres du 3e réseau, déjà achevés par l'Etat, ou allant l'être ; 5,880 kilomètres à achever ou à construire immédiatement ; 990 kilomètres dont la concession n'est qu'éventuelle : 1000 kilolomètres cédés par les chemins de fer l'Etat à l'Orléans. Les chemins de fer de l'Etat prennent une meilleure constitution : contre cet abandon, ils reçoivent 400 kilomètres de l'Orléans, ce qui ramène leur réseau à environ 3000 kilomètres, et leur donne deux accès à Paris, par les gares de l'Ouest et de l'Orléans.

C'est ainsi que l'exploitation des lignes, jusqu'alors assumée par l'Etat ou par de petites compagnies au-dessous de leurs affaires, est assurée, et que la longueur des chemins de fer français est portée à près de 37,000 kilomètres dont 32,500 sont en exploitation.

B). *Etablissement des lignes du 3e réseau.*

Les frais d'établissement des lignes neuves seront désormais supportées par l'Etat à titre de sub-

vention, c'est-à-dire sans que celui-ci ait de recours en remboursement contre les compagnies, et, pour une faible part, par les compagnies qui ajoutent les sommes, ainsi dépensées, au capital garanti; l'outillage et le matériel roulant sont fournis par les compagnies.

Que les travaux d'infrastructure soient exécutés par les ingénieurs de l'Etat, comme sur le Midi de l'Orléans, que les compagnies au contraire se chargent de tous les travaux, comme sur les autres réseaux, ce sont toujours elles qui réalisent les capitaux nécessaires pour les dépenses qui incombent soit à elles, soit à l'Etat; seulement celui-ci remboursera annuellement les sommes nécessaires pour faire face à l'intérêt et à l'amortissement des obligations émises pour son compte. Ce sont des annuités qui seront versées jusqu'à la fin des concessions, époque où les obligations qu'elles représentent, seront amorties. A côté subsistera la garantie d'intérêt accordée aux dépenses assumées par les compagnies, et qui, elle, ne donne lieu qu'à des avances portant intérêt à 4 0/0.

Contrairement à ce qui se passait sous le régime des conventions précédentes, ce n'est plus la part de l'Etat qui est fixe, et celle des compagnies qui varie avec le coût de constructions : désormais

l'aléa de la construction ne figurera plus au même compte que l'aléa de l'exploitation : maintenant, c'est la part contributive de l'Etat qui varie. Il est en effet naturel que les compagnies, acceptant la concession de lignes qu'elles n'ont pas pu étudier, ni même connaître, puisque certaines sont non dénommées, ne se soient pas engagées à supporter l'aléa de la construction, d'autant plus que la plupart de ces lignes ne seront pas rémunératrices au moins au début. Mais en revanche, l'Etat se trouve ainsi bien désarmé vis-à-vis des compagnies qui ont avantage à augmenter toute dépense devant améliorer la recette ; l'Etat aura d'autant plus de peine à résister, que les compagnies se trouvent ainsi d'accord avec les populations, pour réclamer des travaux quelquefois très dispendieux, et dont la nécessité est loin de s'imposer.

Les compagnies doivent aussi concourir aux dépenses qui incombent à l'Etat : le Nord donne 90 millions à titre de fonds de concours, somme supérieure à l'évaluation des lignes concédées. C'est la compensation de l'autorisation qu'il obtenait de fusionner avec le compte de garantie et du partage des bénéfices, les lignes qu'il avait reprises à des compagnies secondaires, et exploitées depuis quelques années au compte de ses actionnaires.

L'Orléans fournit au même titre 40 millions pour la ligne Limoges-Montauban, qui aurait pu lui créer une concurrence désastreuse.

Pour les autres lignes, les compagnies fournissent une subvention de 25,000 francs par kilomètre, réduite ultérieurement à 12,500 francs pour les lignes à voie étroite substituées à certaines qui devaient être construites à voie normale : cette économie doit être compensée par la longueur de la ligne à construire.

Le total des subventions ainsi calculées donne 215 millions, ce qui fait, avec les fonds de concours fournis par le Nord et le P.-O. 345 millions, pour la part des six compagnies dans les travaux proprement dits.

Le surplus des dépenses d'établissement est à la charge de l'Etat, les travaux étant en général exécutés par les compagnies, quand l'Etat peut s'entendre avec elles sur l'estimation du coût de construction.

Cet argent doit être emprunté par les compagnies pour le compte de l'Etat, mais, en outre, ces avances se compensent jusqu'à due concurrence avec les sommes dues par les compagnies qui ont eu recours à la garantie d'intérêt avant 1883. Une partie de la dépense à faire par l'Etat est

donc couverte par le remboursement anticipé des sommes dont les compagnies sont débitrices. Pour le faire, celles-ci émettent des emprunts dont le montant s'ajoute au capital garanti, si bien que ce remboursement reste fictif, tant que le trafic ne donnera pas un produit net suffisant, dispensant de faire appel à la garantie de l'Etat pour assurer l'intérêt de l'amortissement des obligation émises à cette fin. Jusque-là, l'effet de cette opération est seulement de faire passer du compte des annuités au compte de la garantie d'intérêt une partie de la charge des capitaux constituant la part de l'Etat dans les dépenses d'établissement du troisième réseau. A l'époque des conventions, on voit un gros intérêt à ce changement d'imputation, car les compagnies sont dans une situation prospère, commencent à rembourser leur dette ; il y a donc tout intérêt à enfler le compte avances, puisqu'on croit que l'Etat va bientôt pouvoir être remboursé.

Les sommes dues au titre de la garantie d'intérêt sont de :

205,398,881	francs	pour	l'Orléans.
34,400,000	»	»	le Midi.
150,636,551	»	»	l'Est.
240,000,000	»	»	l'Ouest.

Les réseaux de l'Orléans et du Midi qui sont en pleine période de remboursement, affecteront intégralement aux travaux les sommes dues.

L'Est, qui ne peut rembourser aussi vite, prend à forfait pour les 150 millions de sa dette et sa subvention kilométrique de 25,000 francs, l'exécution de la suprastructure des lignes concédées et les agrandissements à faire dans les gares de jonction.

La compagnie de l'Ouest qui, non seulement ne commençait pas à rembourser les avances à elle consenties, mais qui devait encore faire appel à la garantie d'intérêt, obtient l'escompte de sa dette qui ne semblait pas devoir être remboursée de sitôt ; celle-ci est réduite de 80 millions et passe de 240 à 160 millions. Dans le compte ouvert pour l'emploi de ces 160 millions, les intérêts des premières dépenses se capitaliseront jusqu'à l'achèvement du réseau.

C'est ainsi que la construction du 3e réseau est assurée.

En outre, ces conventions apportent une modification importante aux comptes d'établissement et des travaux complémentaires. L'ancien compte d'établissement est arrêté *ne varietur*, pour toutes les compagnies au 31 décembre 1882. Dans l'avenir,

il restera ouvert sans aucun délai de clôture. Ainsi tous les travaux complémentaires peuvent être ajoutés à ce compte, pourvu qu'ils aient été exécutés avec l'autorisation du ministre des travaux publics, et qu'ils ne dépassent pas un maximum fixé annuellement par la loi de finances.

C) *Exploitation des lignes du troisième réseau.*

Les compagnies les exploitent en leur nom personnel et à leur propre compte.

Elles sont même soumises à certaines obligations : pour toutes les lignes incorporées en 1883, le nombre des trains est limité à 1 par 3000 francs de recette brute kilométrique locale (1), avec un minimum de trois trains dans chaque sens ; elles ne sont pas tenues d'établir un service de nuit de 10 heures du soir à 6 heures du matin, tant que la recette kilométrique locale reste inférieure à 15,000 francs, etc.

Les compagnies se chargent de fournir le matériel roulant, le mobilier et l'outillage des gares ; la dépense en résultant est estimée à environ 25,000 francs par kilomètre.

Ce sont elles qui supportent les déficits d'exploi-

(1) C'est-à-dire les recettes afférentes à la ligne même, en excluant celles qui proviennent des transports en transit.

tation, et en gardent aussi les bénéfices. En cas d'insuffisance, elles n'ont droit qu'à la garantie d'intérêt, à titre remboursable, car l'exploitation des nouvelles lignes se confond avec celle des anciennes.

Cependant les conventions autorisent les compagnies à ouvrir, pour les lignes neuves, des comptes dits « d'exploitation partielle. » Les compagnies portent en effet au compte de premier établissement d'une ligne les intérêts servis pendant la construction ; de plus, quand une ligne est ouverte par sections, les premières ouvertes n'obtiennent qu'un trafic restreint, et, pendant que la ligne n'est exploitée que partiellement, les déficits sont encore portés au compte d'établissement.

Ainsi, ce compte comprend en dépenses : les sommes nécessaires pour la construction, les intérêts des capitaux pendant la construction, les dépenses d'exploitation ; en recettes : les recettes d'exploitation de ces lignes.

Les déficits sont soldés par un emprunt imputé au compte de premier établissement. Les nouvelles lignes ne pouvaient donc pas donner un produit net, et on va, pendant un certain temps, capitaliser les intérêts et les intérêts des intérêts ;

mais on pense qu'après cette période, quand les charges de ce capital ainsi grossi s'ajouteront au compte de garantie, les compagnies pourront se suffire à elles-mêmes. En ajournant ainsi la charge, on espère n'avoir jamais à la supporter.

Le défaut de ce régime, obligatoire pour le Midi, l'Est et l'Ouest, facultatif pour les trois autres compagnies, était sa durée même : cette disposition se trouvait déjà dans les conventions de 1875, mais à titre exceptionnel ; en 1883, on étend ce régime provisoire à l'ensemble des lignes concédées en 75 et en 83. Grâce à la généralisation de ce principe, on établit un compte spécial pour l'ensemble de ces lignes qui forment une sorte d'unité distincte du reste du réseau ; et c'est seulement lorsqu'elles seront toutes livrées à l'exploitation, que le capital, accumulé à leur compte de premier établissement, fera retour au compte de la garantie.

Ce système était séduisant : « Le temps présent n'a pas à payer un centime ; tout porte sur la dette (1). » Les négociateurs de 1883 espèrent en effet que, dans une dizaine d'années, toutes ces

(1) Discours Pelletan. Chambre des Députés. 20 janvier 1891 *J. officiel. Débats*, p. 112.

lignes seraient achevées, et qu'à l'expiration de ce compte, les recettes des anciennes lignes excéderaient largement le revenu garanti. Mais on avait compté sans les conséquences de la crise de 1883, qui amène une baisse rapide du produit des lignes et une élévation correspondante de la garantie d'intérêt. Pour éviter un accroissement trop rapide des annuités, il fallut ralentir la construction du réseau concédé en 83, de telle sorte que le troisième réseau qui devait être terminé en 1894, ne le sera guère que dans une dizaine d'années.

Devant durer un temps aussi long, ce régime n'était plus applicable, car on en arrive à payer par l'emprunt des insuffisances permanentes, et « les déficits ajoutés au compte d'établissement auraient été capitalisés pendant une période telle, que, par le jeu des intérêts composés, ils auraient atteint une valeur invraisemblable (1). » Dès 1888, M. Colson signale dans les Annales des Ponts et Chaussées les énormes charges que ce mode d'imputation entraînera pour les budgets futurs, et, en 1891, M. Pelletan s'élève, à la Chambre, contre les dangers de ce régime qui, pour soulager le

(1) *J. officiel* 1899. Annexes n° 823.

présent, surcharge l'avenir, et qui, en dissimulant l'importance des déficits, expose à perdre de vue la véritable situation des compagnies : « Le déficit engendre l'emprunt, et l'emprunt engendre le déficit (1). »

Depuis lors, des conventions successivement conclues avec les différentes compagnies, ont ramené à de justes proportions la durée de fonctionnement de ce compte. (*Rf. infra.*)

D) *Garantie d'intérêt.*

La distinction entre le nouveau et l'ancien réseau disparaît partout ; elle n'est maintenue, théoriquement vis-à-vis du Nord et du P. L. M., que dans le but de limiter à un maximum l'appel à la garantie.

Ces deux compagnies n'avaient jamais demandé d'avances à l'Etat avant 1883 ; et comme à cette époque leur situation est encore beaucoup plus solide que celle des autres compagnies, on limite la garantie qui leur est accordée aux capitaux dépensés pour l'établissement du nouveau réseau dont le maximum est fixé à 225,500,000 pour le Nord, et à 626,000,000 pour le Lyon. Cependant,

(1) Discours Pelletan.

même pour ces compagnies, les résultats d'exploitation des deux réseaux sont confondus, et ne donnent lieu qu'à un compte unique ; seulement, par privilège, les produits nets doivent d'abord faire face aux charges de l'ancien réseau dans lequel sont incorporées les nouvelles lignes concédées ; le surplus doit faire face à celles du nouveau ; en cas d'insuffisance, jusqu'à concurrence du capital maximum fixé par les conventions, l'Etat garantit l'intérêt réel et l'amortissement des sommes employées pour l'établissement du nouveau réseau (1).

Le régime adopté en 1859 continue donc à être appliqué à ces deux compagnies avec les modifications suivantes : 1° Il y a un compte unique d'exploitation. 2° Désormais les charges privilégiées sont imputées pour leur chiffre réel sur le produit du réseau ; il ne subsiste plus aucun forfait pouvant entraîner des bénéfices au profit des compagnies. Les conventions réservent simplement un dividende de 54 fr. 10 aux actionnaires

(1) C'est-à-dire que sur le revenu net du compte unique on prélève le revenu réservé qui comprend : 1° Intérêt et amortissement des capitaux employés pour l'établissement de l'ancien réseau et des lignes neuves et pour les travaux complémentaires à effectuer sur tout le réseau. 2° Le dividende des actionnaires.

du Nord et un de 55 francs à ceux du P.-L.-M.

Pour les quatre autres réseaux, il y a un compte unique d'exploitation, comme pour le Nord et le P.-L.-M., et en plus un compte unique d'établissement. Aussi le capital actions et obligations est payable sur le même rang, d'abord sur les produits nets de l'exploitation, puis par suite de la garantie. Pour ces compagnies qui ont une situation moins forte que les précédentes, la garantie est absolue et universelle.

Cette fois-ci, le revenu des actions lui-même, mis en évidence, est explicitement garanti pour l'Est, l'Ouest, le Midi et l'Orléans, et se trouve fixé aux chiffres respectifs de : 35 fr. 55 ; 38 fr. 50 ; 50 francs et 56 francs. On veut ainsi maintenir aux actions leur revenu antérieur, non celui implicitement réservé en 1859 ou en 1863, mais celui que les actionnaires avaient touché en fait, par le jeu même de ces conventions qui permettaient aux compagnies — comme on l'a vu — de faire des bénéfices, et de se créer un « véritable domaine privé », grâce au taux forfaitaire de la garantie d'intérêt. Comme au moment des conventions, les comptes des derniers exercices ne sont pas encore complètement apurés, il peut se faire que les dividendes aient été fixés ou un

peu plus haut ou un peu plus bas que le chiffre qui eût été obtenu par les anciennes conventions — pour l'Ouest, par exemple, il aurait peut-être dû être d'un point plus bas (1) — mais on a, en tous cas, seulement voulu maintenir aux actionnaires leur situation ancienne.

Cependant pour le Midi, le dividende est fixé à 50 francs au lieu de 40. Mais il ne faut pas en conclure que l'on ait eu l'intention de faire un cadeau aux actionnaires de cette compagnie. M. Picard montre que, par le jeu même des anciennes conventions, celui-ci eût pu atteindre 45 francs à l'achèvement du réseau ; de plus, à cette époque, le Midi a des recettes qui, si elles s'étaient maintenues, auraient permis de distribuer 60 francs dès le remboursement de la dette qui semblait devoir être prochain. Par ces nouvelles conventions, la compagnie prend des engagements qui vont retarder sa libération, elle exige donc une augmentation de dividende de 2.500.000 francs pour 250.000 actions.

Même depuis ces conventions, les compagnies ont pu distribuer des dividendes supérieurs aux dividendes garantis ou réservés, tout en faisant

(1) Picard. — *Op. cit.*

appel à la garantie, car les conseils d'administration de la plupart d'entre elles n'ont pas cru devoir distribuer immédiatement les bénéfices provenant du taux conventionnel des traités antérieurs, mais en ont capitalisé une partie qui profite aux actionnaires actuels.

Quelle est la durée de la garantie ainsi accordée ?

Ces conventions prolongent la garantie d'intérêt d'une période de 21 ans pour les compagnies de l'Est et de l'Ouest, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1935 pour l'Ouest, et jusqu'au 31 décembre 1934 pour l'Est.

Par un oubli inexplicable, aucune stipulation semblable ne se trouve dans les traités passés avec les autres compagnies. Pour le Nord et le P.-L.-M., on a laissé subsister l'ancien régime établi en 1859 : la garantie est accordée pour 50 ans, et a son point de départ au 1er janvier 1865. Comme les conventions de 1883 n'innovent rien pour ces compagnies, la garantie expire toujours le 31 décembre 1914.

En revanche les conventions de 1883 remanient complètement les règles applicables aux compagnies de l'Orléans et du Midi, et comme elles ne stipulent rien au sujet de la durée de la garantie

d'intérêt, le conseil d'Etat a décidé — ne tenant pas compte, il semble, de l'intention des parties contractantes (1) — que la garantie doit durer pour ces deux compagnies jusqu'à la fin de leur concession. (Arrêt du 11 janvier 1895.)

E) *Partage des bénéfices et droit de rachat.*

Les conventions de 1883 modifient encore les règles du partage des bénéfices et les conditions dans lesquelles l'Etat peut exercer son droit de rachat.

Si on n'a pas sensiblement modifié le dividende réservé ou garanti aux actionnaires, on a en revanche sensiblement diminué le dividende antérieurement réservé aux actionnaires avant que ne prenne naissance le droit de l'Etat au partage des bénéfices. Le produit net donne, en effet, lieu au partage des bénéfices avec l'Etat, lorsque, après remboursement intégral des avances reçues, les compagnies peuvent distribuer à leurs actionnaires les dividendes suivants : le Nord, 88 fr. 50 ; le Midi, 60 fr. ; l'Orléans, 72 fr. ; l'Est, 50 fr. 30 ; l'Ouest, 50 fr. et le Lyon 75 fr. (2).

(1) Cf. Ferrette. — *Etude historique sur l'intervention financière de l'Etat dans l'établissement des lignes de chemins de fer*, 1896.

(2) Actuellement 67 fr. 50 seulement. L. du 24 janv. 1898.

De plus, ce chiffre atteint, le partage ne se fait plus par moitié, mais les 2/3 reviennent à l'Etat.

Les conventions de 1883 maintiennent à l'Etat son droit de racheter tous les réseaux de chemins de fer, mais en aggravent les conditions :

Tous les cahiers des charges contiennent la réserve du droit de rachat après les 15 premières années de la concession ; ce délai est écoulé depuis longtemps pour les grandes compagnies, puisque l'origine de la concession, à ce point de vue, remonte à 1862 pour le Midi, et à des dates antérieures pour tous les autres réseaux.

Le prix consistera en une annuité payable depuis le jour du rachat, jusqu'à l'expiration de la concession. Celle-ci sera déterminée d'après les produits nets annuels obtenus par les compagnies pendant les 7 années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et on établira alors le produit net moyen des 5 autres années. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des 7 années prises pour terme de comparaison. (Art. 37 des cahiers des charges.)

Le gouvernement peut aussi racheter les lignes concédées depuis moins de 15 ans. Le point de

départ de ce délai, depuis 1883, est reculé ; il ne courra plus de la date de la concession, mais de celle de la mise en exploitation. Pour ces lignes, les Compagnies pourront — aussi depuis 1883 — demander à ce que le prix de rachat soit évalué d'après le coût réel de premier établissement.

En outre de l'annuité de rachat, les compagnies auront désormais droit au remboursement des dépenses pour travaux complémentaires faits depuis 1883, pourvu qu'ils aient été exécutés avec l'approbation du ministre des travaux publics.

Des sommes ainsi arrêtées, on déduira 1/15 pour chaque année écoulée depuis l'exécution des travaux.

Enfin l'Etat doit rembourser à dire d'experts les objets mobiliers appartenant aux compagnies : matériel roulant, approvisionnements jusqu'à concurrence d'un maximum... etc.

Que valent ces conventions ?

Pour s'en rendre compte, il faut voir les résultats obtenus pendant la dernière année d'exploitation dont les comptes sont apurés, puis examiner quelles sont les charges qui doivent en résulter pour nos budgets futurs.

Résumé des conventions de 1883.

		Nord	Est	Ouest	P. O.	P. L. M.	Midi
		francs	francs	francs	francs	francs	francs
Dividende implicitement ménagé par les conventions antérieures		50	30	30	51.80	47	35
Dividende résultant en fait des conventions antérieures.		55.35	36.20	36.75	56.10	61.50	45.35
Dividende réservé en 1883	Total . . .	28.400.000				44.000.000	
	Nombre d'actions	525.000				800.000	
	par action. . .	54.10				55	
Dividende garanti en 1883	Total . . .		20.750.000	11.550.000	33.600.000		12.500.000
	Nombre d'actions		584.000	300.000	600.000		250.000
	par action. . .		35.55	38.50	56		50
Dividende réservé avant partage en 1883	Total. . . .	46.462.500	29.500.000	15.000.000	43.200.000	60.000 000(1)	15.000.000
	par action. . .	88.50(2)	50.50(2)	50 (3)	72 (2)	75 (1)	60 (4)
Dividendes distribués en 1882. . . .		77	33	35	56	65	40
» » 1896. . . .		62	35	38.50	58,50(5)	55	50

Ce tableau a été en grande partie emprunté au traité de M. Picard.

(1) Art. 5. § 3 de la convention du 17 mai 1897, ratifiée par la loi du 24 janvier 1898, modifie l'art. 13 de la loi du 20 novembre 1883 ; il réduit la somme réservée avant partage à 54 millions et par suite le dividende réservé à chaque action avant partage à 70 francs; dans ce chiffre l'amortissement qui commence seulement en 1907 est compris, soit net 67 fr. 50.

(2) Cette somme est nette de tout amortissement.

(3) L'amortissement est compris dans les dépenses d'exploitation.

(4) Sauf déduction de l'amortissement.

(5) Cette compagnie a un domaine privé important.

DEUXIÈME PARTI.

RESULTATS DU DERNIER EXERCICE CONNU

—

CHAPITRE PREMIER

EN DÉPENSES

Les annuités pour dépenses de premier établissement dues aux compagnies, ou la garantie d'intérêt afférente à une année, n'apparaissent pas au budget de cette année ; ces dépenses ne figurent même au budget de l'année suivante qu'en partie. En effet, ses comptes établis, vérifiés par le Contrôle et l'inspection des Finances, la compagnie les présente au gouvernement. Alors, la commission supérieure de vérification des comptes examine à son tour les sommes demandées, et propose de les fixer au chiffre qu'elle indique. Enfin intervient un arrêté ministériel qui arrête définitivement les sommes dont l'Etat se reconnaît débiteur. Même alors, les compagnies peuvent ne pas

accepter la somme ainsi arrêtée, et réclamer au contentieux devant le conseil d'Etat.

Au moment où les compagnies présentent leurs comptes, l'Etat verse une provision qui varie entre 85 et 90 0/0 des sommes demandées, puis le solde est réglé après la vérification par la commission ou après l'arrêt.

Aussi, pour se rendre compte des charges réelles supportées par un exercice, il ne faut pas examiner les imputations faites au budget de cette année, qui dépendent plus de la marche de la vérification des comptes que des derniers déficits, mais les dépenses comme les recettes afférentes à l'année d'exploitation envisagée.

A) *Intérêts des capitaux dépensés par l'Etat.*

Les plus fortes charges supportées par le Trésor, pour le concours qu'il a dû prêter aux chemins de fer, proviennent de la part que l'Etat a dû assumer dans les dépenses de premier établissement du réseau. Il faut examiner les sommes dépensées par lui de ce chef avant 1883, ou en vertu de conventions antérieures, puis celles provenant des conventions de 1883, qui, elles, sont bien une conséquence du régime actuellement appliqué à nos chemins de fer.

1° Dépenses de l'Etat pour l'établissement des six grands réseaux en vertu des conventions antérieures à 83.

Dans son *Traité des chemins de fer*, II, p. 260, M. Picard établit que les sommes ainsi fournies par l'Etat aux six grandes compagnies s'élèvent à 1,787,000,000 au 31 décembre 1882. Celles qui restent encore à fournir, en vertu des conventions antérieures à 1883, sont de 151,000,000 qui ont été effectivement versés depuis lors.

D'autre part, les conventions de 1883 incorporent aux réseaux des six grandes compagnies, 14,000 kilom. de lignes. Une partie de ces lignes avaient été antérieurement construites par l'Etat, ou rachetées par lui à des compagnies secondaires ; en 1883, une autre partie est encore en construction sur les fonds du Trésor, au moyen notamment de ressources provenant de l'émission de la rente 3 0/0 amortissable. M. Bourrat, rapporteur du budget des chemins de fer pour 1899, fixe les dépenses ainsi imputées directement sur le budget à environ 1,100 millions.

Ainsi, les dépenses faites par le Trésor en faveur de nos 6 grands réseaux, en vertu de conventions antérieures à 1883, s'élèvent à 3,038,000,000 fr.

(1) *J. off.*, annexes n° 500, année 1898 (p. 112).

Quelles sont les charges supportées par nos budgets de ce chef?

Il est difficile de le déterminer. Une partie des charges de ces capitaux, quand ceux-ci ont été avancés par les compagnies, apparaissent sous forme d'annuités, le surplus se confond avec la dette inscrite.

Figurent à la dette inscrite les sommes que l'Etat s'est procurées en empruntant directement.

D'après une étude faite par M. Burdeau, en 1894, alors qu'il était ministre des finances, le total des sommes réalisées par voie d'emprunt peut être estimé 2,900 millions, quand bien même certaines de ces sommes auraient été imputées sur des budgets ordinaires, car ceux-ci se sont toujours soldés par des déficits notables qui ont dû être consolidés. Cette somme constitue la moitié du 3 0/0 amortissable, le surplus figurant dans le 3 0/0 perpétuel.

L'examen des conditions dans lesquelles les emprunts ont été successivement négociés, conduit l'administration des finances à évaluer les intérêts annuels, grevant notre budget de ce chef à environ 130 millions.

Mais cette somme ne doit pas être tout entière imputée au compte de nos grandes compagnies,

car c'est aussi au moyen de l'emprunt que l'Etat a fait face à beaucoup de dépenses qui leur étaient étrangères : construction des chemins de fer du Sud-Oranais, de Dakar à Saint-Louis, du Soudan... etc... (plus de 34 millions) ; c'est aussi par ce moyen qu'il est venu en aide à de nombreux chemins de fer d'intérêt local ou général en France, et qu'il s'est procuré des ressources pour la constitution du réseau de l'Etat. La dette provenant de ce chef augmente même tous les jours, car c'est au moyen des ressources qu'il se procure directement, que l'Etat complète son réseau, construit certaines lignes en France (Saint-André à Puget-Théniers... etc.) et développe son réseau colonial africain... etc.

L'Etat, bien souvent, n'a pas emprunté directement, mais s'est fait avancer les sommes nécessaires par les compagnies qu'il rembourse en annuités représentant l'intérêt et l'amortissement du capital prêté. Ces annuités figurent au budget du ministère des finances ou à celui du ministère des travaux publics, suivant qu'elles sont ou non définitivement réglées.

Celles qui ne sont plus susceptibles d'aucune variation jusqu'à la fin des concessions, figurent pour une somme de 41 millions au budget du mi-

nistère des finances. Ces annuités sont — pour la plupart — dues aux grandes compagnies de chemins de fer pour avances par elles faites. L'Etat ne s'est presque jamais servi du crédit des compagnies secondaires pour les dépenses lui incombant, car les charges des emprunts faits par elles eussent été beaucoup plus onéreuses que si l'Etat s'était procuré directement les sommes nécessaires.

Les annuités qui figurent au budget du ministère des travaux publics s'élèvent à près de 7 millions. Les unes sont dues aux compagnies pour l'établissement de lignes après 1883, en vertu de conventions antérieures (ligne de Veynes à Aspres-sur-Buech — subventions à l'Ouest), elles ne sont pas encore définitivement réglées, et viendront s'ajouter peu à peu, à mesure qu'elles seront définitivement arrêtées, aux 41 millions qui figurent déjà au budget du ministère des finances. Les autres, pour une somme de 5 millions 1/2 environ, sont dues par l'Etat pour doublements de voies. Cette dernière somme ne passera jamais dans le compte du ministère des finances, car la compensation ainsi arrêtée ne sera jamais susceptible d'un règlement définitif. Ces annuités cesseront, en effet, d'être dues dès que les lignes pour

lesquelles elles sont payées donneront un produit brut kilométrique de 35,000 fr., car alors le trafic est supposé tel qu'une deuxième voie eût été nécessaire.

Il est donc difficile de savoir de quelle somme, en intérêt et amortissement, notre budget est grevé du fait des subventions accordées aux six grands réseaux ou aux lignes qui leur ont été incorporées en 1883 ; l'administration des finances seule pourrait essayer de dégager ce chiffre avec quelque exactitude. On peut constater seulement que cette somme doit être assez forte, car l'examen des conditions dans lesquelles ces différents emprunts ont été contractés fait répartir un taux qui ne doit pas être éloigné de 5 0/0 ; en 1863, il est encore de 5,75 0/0 amortissement compris (1). Peu importe d'ailleurs la somme exacte représentant les charges de ce capital un peu supérieur à 3 milliards ; à aucun titre, en effet, elle ne peut être regardée comme une conséquence des conventions de 1883, car, parmi toutes les dépenses ainsi soldées, si quelques-unes sont postérieures à 1883, toutes ont été faites en vertu de conventions antérieures.

(1) Romieu. Cours.

2° Conventions de 1883, et conventions ultérieures.

Sur les 14,000 kilom. incorporés aux compagnies en 1883, 4,000 seulement étaient en exploitation à cette époque ; il fallait achever la construction de 3,694 kilom. et construire le restant, soit environ 6,000 kilom., moyennant une dépense totale évaluée actuellement 2,500 millions de francs.

Ces lignes ne pouvaient pas donner des recettes suffisantes pour couvrir à la fois leurs frais d'exploitation, et leurs frais de premier établissement ; aussi l'Etat s'est trouvé obligé de prendre à sa charge la plus grande partie des frais de l'établissement, outre la garantie d'intérêt qu'il accordait aux compagnies pour la partie des frais qu'elles consentaient à supporter.

Ce qui caractérise le système employé, c'est que l'Etat ne se procure jamais directement les sommes nécessaires à la construction ; il se les fait avancer par les compagnies qui seront remboursées au moyen d'annuités représentant l'intérêt et l'amortissement effectifs de celles de leurs obligations qu'elles ont émises en représentation de la part de l'Etat, c'est-à-dire, en définitive, pour son compte.

Dans les conventions antérieures, quand l'Etat allouait une subvention pour la construction d'une ligne peu productive, dont la compagnie conces-

sionnaire devait exécuter les travaux, cette subvention était fixée à un chiffre ferme, la compagnie devant supporter l'aléa de la construction. Les conventions de 1883 ne pouvaient pas conserver ce même système, car à cette époque, les études de la plupart des lignes nouvelles n'étaient pas faites ; quelques-unes des lignes à construire n'étaient pas même désignées, et n'étaient déterminées que par leur longueur kilométrique, sous le nom générique de « lignes non dénommées ». Les compagnies ne pouvaient donc pas prendre à leur charge l'aléa de la construction de lignes qu'elles ne connaissaient pas. Aussi, c'est leur part qui a été fixée d'une façon forfaitaire : on a vu que le Nord s'était chargé de fournir un fonds de concours de 90 millions, dont le solde, s'il y en a un, sera reversé au Trésor. L'Orléans fournit 40 millions pour la ligne de Limoges à Montauban et contribue aux dépenses de la suprastructure des autres lignes à raison de 25,000 francs par kilomètre (12.500 francs pour les lignes à voie étroite). Les 4 autres compagnies fournissent aussi 25,000 ou 12,500 francs par kilomètre.

Le total des subventions kilométriques ainsi calculées atteint 215 millions, ce qui porte à 345 millions la part contributive des 6

compagnies dans les travaux de construction.

Le reste de la dépense est à la charge de l'Etat : mais une partie de la dépense ainsi assumée sera payée par le remboursement anticipé des sommes qui lui étaient dues par l'Est, l'Ouest, l'Orléans et le Midi. Pour ces 4 compagnies, ces sommes représentent 553 millions, indépendamment de leur subvention de 25,000 francs par kilomètre de nouvelles lignes.

D'après le « compte général des opérations se rattachant à l'exécution des conventions approuvées par la loi du 20 novembre 1883, et le compte des travaux complémentaires exécutés en 1896 par les 6 grandes compagnies de chemins de fer — présentés en conformité des art. 76 de la loi de finances du 26 janvier 1892, et 78 de la loi de finances du 28 avril 1893 », — au 31 décembre 1896, les dépenses faites par suite des conventions de 1883, s'élèvent à 1,383,685,039 fr. 38, qui se répartissent comme suit :

Avances des Compagnies à l'état, remboursables en annuités . .		752.450.240.64
Part des Cies	Remboursement de la dette	405.063.572.09
	Subventions spéciales . .	104.412.278.01
	Subventions de 25.000 fr. par kil	102.251.096.11
Subventions locales		19.507.852.52

La part de l'Etat s'élève donc en capital à 752 millions et demi, soit pour chaque compagnie :

	En supposant les annuités acquittées en capital	Annuité correspondante.
Est	168.691.557.53	7.216.139.34
Ouest . . .	157.887.350.14	6.630.258.10
P. L. M. . .	236.237.566.52	9.599.850.65
P. O. . . .	118.803.416.68	4.641.492.16
Midi	70.828.349.77	2.774.935.99
Totaux . .	752.450.240.64	30.912.676.24

Soit une annuité de près de 31 millions pour les dépenses d'établissement faites par l'Etat depuis 1883.

En revanche, à côté de cette somme, il convient de faire figurer une économie de 6 millions procurée à l'Etat par la convention conclue avec le P.-L.-M le 17 mai 1897, et ratifiée par une loi du 28 janvier 1898. En effet, l'insuffisance des recettes de cette compagnie qui avait atteint 23,809,000 francs en 1893, s'était successivement abaissée à 16,384,000 en 1894 et à 348,000 francs en 1895, pour faire place à un excédent disponible de 5,715,000 en 1896 ; comme l'amélioration des recettes se poursuivait dans la même proportion, on a établi une compensation entre la dette de la compagnie du chef des avances par elle reçues

au titre de la garantie, et sa créance contre l'Etat, du chef des avances en travaux et en argent qu'elle a faites pour la construction du réseau concédé en 1883. La compagnie se libère de sa dette — arrêtée en capital et intérêts à 150,857,478 fr. 14 — en abandonnant à l'Etat les sommes par elle avancées pour l'exécution des travaux incombant à celui-ci, jusqu'à concurrence du capital correspondant à une annuité de 6 millions. A cet effet, pendant 62 ans, à partir du 1er janvier 1897, une réduction de 6 millions sera apportée au montant des annuités que l'Etat doit verser à la compagnie. (Art. 3 de la convention.)

Par contre, une autre convention passée avec cette même compagnie, le 14 juin 1897, et ratifiée par une loi du 14 février 1898, lui accorde une annuité de 2,400,000 francs en compensation de la suppression du compte de garantie spécial à la ligne du Rhône au Mont-Cenis. Cette ligne d'une longueur de 144 kilomètres rachetée par l'Etat à la compagnie Victor Emmanuel, et rétrocédée au Lyon, jouissait d'une garantie qui portait sur l'intégralité des charges. Celle-ci était effective et demandait à l'Etat de 1,500,000 (1) à 3 millions par

(1) En 1893, 2,718,000; en 1894, 2,853,000; en 1895, 2,427,000 et en 1896, 2,255,000 francs.

an pour parer aux insuffisances du produit net qui n'aurait jamais pu rémunérer l'énorme capital immobilisé pour la construction de cette ligne. Par cette convention de 1897, cette ligne est incorporée à l'ancien réseau de la compagnie P.-L.-M. et doit être soumise à toutes les règles qui le régissent. L'Etat fait remise des sommes dues — principal et intérêts — du chef de la garantie d'intérêt (art. 3), sommes qui n'auraient jamais été remboursées. Puis, la compagnie assumant les risques de l'exploitation de cette ligne, l'Etat s'engage à lui servir — art. 2 — indépendamment de l'annuité de 1,707,200 fr. 92 inscrite au budget du ministère des finances, à l'effet de rembourser les avances faites par la compagnie pour le percement du tunnel du Mont-Cenis (Rf. dépenses avant 1883), et pour les garanties de 1871-72 (Rf. *infra*), une annuité de 2,400,000 francs en compensation de la suppression du compte de garantie spécial à cette ligne.

Par cette convention enfin (art. 4) on règle les conditions du doublement de la voie, pour lequel il n'y avait plus de crédit ouvert sur travaux complémentaires, qui sera exécuté par la compagnie pour le compte de l'Etat dans les limites d'un maximum de 22,500,000 francs. Le surplus des travaux

complémentaires arrêtés sera à la charge de la compagnie.

Ce traité n'entraîne pas de nouvelles dépenses pour l'Etat qui remplace par une annuité fixe une garantie d'intérêt qu'il était tout aussi sûr de payer, et qui aurait même pu prendre des proportions inquiétantes : le produit net d'exploitation diminue en effet de près de 1 million après le percement du Saint-Gothard, on peut craindre qu'il ne subisse une atteinte encore plus sensible après l'ouverture du Simplon, qui constituera une concurrence encore plus directe à cette ligne. De fermière irresponsable qu'elle était, la compagnie de Lyon, assumant les risques résultant de cette nouvelle combinaison, aura tout intérêt à exploiter mieux, et plus économiquement.

Cette annuité figure à un article bis du budget du ministère des finances, car elle n'est plus susceptible de variation ; au contraire, celle qui correspond à une soulte due à l'Orléans figure encore à celui des travaux publics.

Cette soulte représente l'excédent du produit net des lignes cédées à l'Etat, sur celui des lignes reçues en échange. L'Orléans réclame 2,923,787 fr. de ce chef. La Commission de vérification des comptes a trouvé la demande exagérée et a alloué

une provision de 2 millions, en attendant que l'on ait pu arrêter ce compte, fort complexe en raison de la difficulté que présente la localisation des recettes en matière d'exploitation de chemins de fer. Le dernier rapporteur, chargé du budget des conventions en 1899, croit que l'on peut fixer la somme à payer à 2,200,000 francs environ.

Pour se rendre compte des charges que supportent nos finances par suite du concours que l'Etat a dû prêter aux chemins de fer, il ne faut pas faire entrer en ligne de compte les dépenses suivantes, supportées par le budget du ministère des finances :

Une annuité de 20,500,000 payée au chemin de fer de l'Est, en vertu de la loi du 17 juin 1873, représentant, au taux de l'emprunt du 2 juillet 1871, la somme de 325 millions, qui a été défalquée de l'indemnité de guerre, pour la cession des droits de la compagnie sur les lignes des territoires annexés par l'Allemagne. L'Est restituera ce titre de rente à la fin de sa concession, c'est-à-dire en 1954. C'est là une dépense résultant de la guerre, et non de la politique employée par la France vis-à-vis de ses chemins de fer.

Les annuités dues aux compagnies de chemins de fer pour garanties d'intérêts de 1871 et de

1872, s'élevant à 2,482,500 francs. Ce mode spécial de libération ne s'explique que par les difficultés exceptionnelles avec lesquelles l'Etat était aux prises après la guerre de 1870-71. « Autant en effet il est rationnel, dit M. Picard, de reporter sur un grand nombre d'exercices des dépenses en capital, destinées à n'être productives que plus tard et devant surtout profiter aux générations futures, autant il est contraire aux principes d'en agir de même pour des dépenses ayant un caractère annuel, comme des charges d'exploitation. »

M. Colson, « les chemins de fer et le budget, » indique, en outre, qu'il ne faut faire entrer en ligne de compte, ni l'intérêt de 208 millions d'obligations à court terme, émises de 1886 à 1891, pour le payement des garanties d'intérêts ; ni ceux de 103 millions de prélèvements faits dans le même but sur la dette flottante. Ce sont là effectivement des charges provenant de la garantie d'intérêt, charges correspondant à l'exploitation qui doivent être annuelles, et non des dépenses d'établissement auxquelles doivent subvenir en partie les générations futures qui en profitent le plus. C'est donc là un véritable déficit budgétaire, qui ne saurait être imputé au mode de constitution de nos chemins de fer.

B) *Garanties d'intérêt.*

L'Etat prête aussi son concours financier aux grandes compagnies sous forme de garanties d'intérêt.

Cette garantie d'intérêt est considérablement étendue par les conventions de 1883 : désormais, pour 4 compagnies au moins, elle porte non seulement sur les obligations, mais aussi sur les actions. Toutes les dépenses faites par les compagnies depuis 1883 — remboursement de la dette, subvention de 25,000 francs par kilomètre, fonds de concours, capitaux affectés au matériel roulant — figurent au compte de la garantie d'intérêt.

Cette garantie a engagé nos finances pour des sommes très variables suivant les années :

De 1872 à 1879, quatre compagnies seulement y font appel, pour une somme variant de 30 à 50 millions annuellement. En 1881, l'Ouest seul demande 10 millions, puis 7 en 1882, pendant que l'Est, le Midi et l'Orléans remboursent une somme double. En 1883, les recettes des compagnies ne sont pas encore gravement atteintes, mais les résultats sont déjà moins brillants : l'Est et l'Ouest présentent ensemble un déficit de

10 millions, pendant que le Midi et l'Orléans reversent 5 millions seulement.

Avec la crise du commerce, de l'agriculture, de l'industrie, le P.-L.-M. se joint aux 4 autres compagnies pour la première fois. Et la garantie s'élève à 40 millions pour 1884, 72 pour 1885, 82 pour 1886. Les affaires reprennent alors, et la garantie retombe à une soixantaine de millions pour 1887 et 1888. En 1889, grâce à l'exposition universelle, les déficits à couvrir ne sont que de 26 millions, mais ils remontent bien vite à 50 millions pour 1890 et 1891, à 86 millions en 92, et à 97 millions en 1893. C'est le plus haut chiffre atteint. Cet accroissement démesuré de la garantie était causé par un débordement de dépenses dû, en partie, à des nécessités telles que le développement du mouvement des voyageurs par l'effet du dégrèvement de la grande vitesse, et à l'augmentation des versements aux caisses des retraites ; en partie peut-être, à un certain relâchement dans l'administration de quelques réseaux qui craignent que l'appel à la garantie ne devienne une nécessité permanente pour eux.

Dès 1894, ce chiffre formidable est abaissé à 77 millions, pour ne pas dépasser 51 millions

en 1895, 33,000,346 francs en 1896, et enfin 22,228,000 francs en 1897 (1).

L'augmentation des charges provient aussi de la nouvelle façon d'établir les comptes en ce qui concerne les lignes neuves ; on a vu comment, au moyen des comptes dits d'exploitation partielle, les compagnies capitalisent les insuffisances d'exploitation et les intérêts des intérêts. Pour avoir le déficit réel total des 5 réseaux — (le Nord n'a jamais fait appel à la garantie d'intérêt) — depuis 1884, il faut donc, pour chaque exercice, aux insuffisances couvertes par la garantie, ajouter celles capitalisées au compte d'exploitation partielle.

Le déficit total, parti ainsi de 63 millions en 1884, atteint 103 millions en 1886 ; ramené à 73 millions en 1890, il remonte à 109 millions en 1893, puis redescend à 87 millions en 1894, à 60,700,000 en 1895, à 43,338,346 francs en 1896,

(1) En 1898. En centaine de mille francs : M. Colson, *Revue politique et parlementaire* du 10 mai 1899 :

Est	2.9
Ouest	9.6
Midi	1.9
Total	14.4
Remboursement de l'Orléans	4.0
Soit	10.4

pour atteindre enfin 22.228,000 + 6,431,000, soit au total 28,659,000 en 1897 (1).

Pendant l'année 1896, la compagnie de Lyon commence à rembourser sa dette, et verse 5,715,245 francs, somme qui doit entrer en déduction des avances faites par l'Etat au titre de la garantie d'intérêt.

Depuis lors le remboursement de la dette de cette compagnie a été assuré par la convention du 17 mai 1897 (Loi du 28 janv. 1898).

(1) En 1898 : 20,600,000, déduction faite du remboursement de l'Orléans. *Revue politique et parlementaire* du 10 mai 1899, article de M. Colson.

CHAPITRE II

EN RECETTES

A) *Recettes et économies à considérer.*

En général, lorsqu'on envisage les rapports financiers entre l'Etat et les compagnies de chemins de fer, on ne met en ligne que les charges imposées, abstraction faite des bénéfices. Pourquoi ? cherchant à dégager les dépenses de l'Etat, résultant des conventions de 1883, il faut leur opposer les bénéfices qui en résultent également.

Cependant, il faut porter en ligne de compte seulement ceux que l'Etat tire des chemins de fer par suite du régime légal adopté ; ces recettes ou ces économies seules sont la contrepartie des charges que ce régime impose au budget.

C'est ce qui n'a pas toujours été fait non plus : en regard des dépenses supportées par le budget, les compagnies placent le soi-disant revenu qu'elles procurent au Trésor public sous la ru-

brique : impôt sur les transports ; les titres et la propriété bâtie ; patentes ; droits de douane sur les houilles, fers, aciers, et autres matières nécessaires au service ; ainsi que les économies correspondant aux transports gratuits ou à prix réduits effectués pour les administrations des postes et des télégraphes, de la guerre, des contributions indirectes et des douanes (Tableau n° 21 de la statistique officielle du ministère des travaux publics — documents divers — 1re partie.)

Voici comment s'exprime, à ce sujet, M. Pelletan, dans son rapport sur le budget des conventions en 1891 :

« Si leur prétention était fondée, elles (les Compagnies) offriraient au budget près de 300 millions ; c'est une cinquantaine de millions qu'on leur redevrait. Dans ce compte très fantaisiste, elles font entrer tous les impôts qu'elles payent, jusqu'à la contribution foncière due pour les terrains qu'elles occupent, jusqu'au prix des timbres-poste qu'elles emploient, comme si les impôts constituaient un cadeau du contribuable à l'Etat, et comme s'ils n'étaient pas la rémunération de services que celui-ci rend à tous ! Il faudrait tout au moins établir en regard un tableau des profits que l'Etat procure aux compagnies en entretenant une po-

licè pour les préserver des voleurs, une armée pour les préserver des invasions et des facteurs pour leur distribuer leurs lettres.

Où est le grand industriel qui ne pourrait pas, en suivant l'exemple des grandes compagnies, établir ses droits à des subventions, ou à une garantie d'intérêts ? »

Il faut aussi exclure du tableau, outre les impôts payés par les chemins de fer exactement dans les mêmes conditions que par les autres services de transport (contribution foncière, patentes, droits de douane), les économies résultant de traités librement débattus entre l'administration et les compagnies : transports de guerre, de finances, pour lesquels l'Etat profite de prix réduits. Il semble en effet que, même si l'industrie des transports était absolument libre, l'Etat serait un assez bon client pour obtenir, comme de toutes les autres industries, suivant les règles ordinaires du commerce, d'autres prix que les clients de détail.

Ces justes critiques, reprises chaque année, lors de la discussion du budget des chemins de fer, ont fini par forcer l'administration à transformer ses statistiques sur des bases plus rationnelles, et le ministre a substitué à l'ancien titre : « Impôts payés par les compagnies de chemins de fer

et évaluation d'après ces compagnies des économies que l'Etat réalise sur certains transports » ; celui de : « Impôts sur les chemins de fer et évaluations des économies que l'Etat réalise sur certains services publics. »

Cependant, beaucoup des critiques, faites avant cette réforme de 1894, restent encore justifiées, et il est toujours nécessaire de choisir, parmi ces impôts ou ces profits indirects, ceux qui proviennent du régime appliqué à nos chemins de fer, et ceux qui lui restent étrangers.

Ainsi, outre les articles de la statistique déjà exclus, il ne faudra pas non plus faire entrer en ligne de compte les licences, estampilles, plombs de douane ; les timbres-poste pour lettres d'avis, les droits de timbre sur quittances et acquits, etc.

En revanche, dans son Etude sur les chemins de fer et le budget, M. Colson fait figurer les sommes que les compagnies versent au Trésor en vertu du cahier des charges, pour couvrir les frais de contrôle et de surveillance des chemins de fer. C'est là une recette qui figure simplement pour ordre au budget, car elle rembourse l'Etat qui doit avancer une somme à peu près égale, c'est-à-dire d'environ 4 millions et demi, pour rémunérer le personnel de toute nature employé au contrôle.

Cette somme apparaissant donc seulement pour ordre, à la fois en recette et en dépense, on peut en faire abstraction.

Au contraire, il faut examiner successivement les recettes que l'Etat tire des six grandes compagnies de chemins de fer, et les économies qu'il réalise sur certains transports, en vertu du cahier des charges.

B) *Impôts sur les chemins de fer.*

De ce chef, les recettes du Trésor proviennent des impôts sur les transports et des impôts sur les titres.

1° Impôts sur les transports.

1°) *Impôt sur la grande vitesse*

Cet impôt est payé par les voyageurs et par les expéditeurs de marchandises, au moment du départ ou de l'expédition, et vient s'ajouter aux tarifs établis par les compagnies. Cet impôt fait partie du prix de transport, et se confond avec lui, si bien qu'il y a là, pour l'Etat, une véritable participation aux bénéfices.

La perception en est faite par la compagnie au moment où elle touche pour elle-même la taxe

afférente au péage et au prix de transport ; ainsi le fisc n'a à supporter aucun frais de perception, et se trouve assuré que la matière imposable ne pourra fuir.

Sans être absolument spécial aux chemins de fer, l'impôt sur les transports les atteint plus spécialement, grâce au contrôle auquel ils sont assujettis : la proportionnalité de ce droit au prix de transport fixé à un taux invariable, et le contrôle sévère auquel les chemins de fer sont soumis, ne permettent aucune fuite. Au contraire, comme les autres entreprises de transport restent libres, et ne sont pas astreintes à la même fixité de prix, il a fallu les soumettre au régime moins rigoureux de l'abonnement, qui donne à ce droit un tout autre aspect, et en fait véritablement un impôt tout différent et bien plus léger.

Ces impôts sur les voyageurs et les transports à grande vitesse portent sur les voyageurs, les bagages, les chiens... le taux en est actuellement fixé à 12 0/0 des taxes perçues par les compagnies sur les lignes d'intérêt général (3 0/0 seulement sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways).

C'est la loi du 14 juillet 1855 qui étend aux marchandises, transportées à grande vitesse, l'im-

pôt du dixième de la loi du 25 mars 1817. Ce dixième, aggravé dès l'apparition des chemins de fer, par le décime de la loi du 6 prairial, an VII, a été encore accru d'un second décime, par la loi du 14 juillet 1855. La loi du 16 septembre 1871 y ajoute une taxe additionnelle de 10 0/0 du prix réel des places perçues par les compagnies, plus les impôts et les décimes signalés. Grâce à ces augmentations et à ces superpositions successives, l'impôt du dixième s'élevait à 23,20 0/0 du principal de la terre.

Ainsi organisé, cet impôt donne 89 millions en 1883, 86 en 1884, et reste stationnaire pendant les années de crise, pour atteindre 96 millions en 1891. C'est alors que l'Etat, profitant des engagements obtenus des compagnies de chemin de fer, lors des conventions de 1883, d'opérer une réduction égale à celle que lui-même consentirait sur cette taxe de 1871, abolit par la loi de finances du 26 janvier 1892 l'impôt de la grande vitesse pour les messageries, denrées et bestiaux, de sorte que celui-ci ne frappe plus que les voyageurs et leurs bagages. — De leur côté, les compagnies firent plus que les réductions promises, car, tandis que l'Etat supprime la taxe additionnelle de 10 0/0, établie par la loi de 1871, elles consentent des

réductions qui, pour la 3me classe, s'élèvent jusqu'à 20 0/0 du prix du billet simple à plein tarif.

Pour se rendre compte des résultats de cette réforme qui n'entra en vigueur que le 1er avril 1892, il faut examiner les résultats de l'année 1893. De 1891 à 1893, les recettes brutes augmentent beaucoup (1,722 millions), tandis que la recette nette diminue un peu par suite de la nécessité dans laquelle les compagnies se trouvent d'augmenter le nombre de leurs trains, etc. M. Colson croit que sans la réforme de 1892, l'impôt sur les transports aurait donné, en 1893, 101 millions, tandis qu'en 1894, il ne donnait encore que 51 millions. Depuis, cet impôt a progressé proportionnellement au trafic, et a donné en 1896 — dernier exercice dont les résultats sont portés aux statistiques officielles — une somme de 53,264,876 francs. Si on en déduit les produits provenant du réseau de l'Etat et des compagnies secondaires d'intérêt général, il reste pour les six grands réseaux une somme de 50,431,203 francs.

2°) *Timbre des récépissés et des lettres de voiture.*

Cet impôt, qui frappe les transports de toute nature, n'est rigoureusement perçu en fait que sur

les chemins de fer d'intérêt général, grâce au contrôle auquel ils sont soumis. En effet, avec tout autre entrepreneur de transports, le public est libre de passer ses contrats sur du papier libre, ou même verbalement ; l'administration ne pourra pas aller vérifier si l'on a bien employé les timbres requis, et ne pourra condamner à l'amende que quand le contrat sera invoqué devant l'autorité publique. Au contraire, en vertu de la loi du 13 mars 1863, les compagnies délivrent des récépissés timbrés à tous les expéditeurs, même à ceux qui n'en demandent pas.

Tarif : 1° 0 fr. 70 pour chaque expédition en petite vitesse ;

2° 0 fr. 35 pour chaque expédition en grande vitesse ;

3° 0 fr. 10 pour les colis postaux et les expéditions de toute nature faites par les tramways.

Le tarif appliqué à la petite vitesse est exorbitant, surtout pour un transport qui ne donne lieu qu'à la perception d'une somme peu élevée. M. Colson établit qu'un très grand nombre d'expéditions sont dans ce cas, et croit qu'il faudrait réduire cet impôt, quitte à étendre l'obligation du timbre aux bulletins de bagages.

Cet impôt du timbre donne au Trésor une recette

de 28 millions en 1884, et de 34,067,790 francs pour l'année 1896. Si on en déduit la somme qui provient du réseau de l'Etat et des lignes secondaires d'intérêt général, la part des 6 grandes compagnies s'élève encore à 32,165,444 francs.

La réunion de ces deux droits — impôt sur la grande vitesse et timbre des récépissés et des lettres de voiture — donne donc pour l'année 1896 un total de 82,596,647 francs, en ne tenant bien entendu compte que de l'encaisse procurée au Trésor par nos six grandes compagnies. Comme on a pu s'en rendre compte d'après l'assiette de ces impôts, qui prélèvent au profit du Trésor une taxe proportionnelle aux sommes perçues par les compagnies ou au nombre des transports effectués, ceux-ci resteront en rapport avec le produit brut réalisé par les compagnies, et ne pourront que croître avec lui.

2° Impôts sur les titres.

Faut-il regarder les produits provenant de ces impôts comme une atténuation des charges que notre budget supporte par suite de son concours aux grandes compagnies de chemins de fer? Ces droits ne sont-ils pas perçus sur les titres de ces

sociétés, comme ils le sont sur toutes les autres valeurs mobilières? L'assiette, le tarif, le mode de perception ne sont-ils pas identiques? Sans doute, mais il faut cependant faire entrer ces impôts en ligne de compte, car ils sont bien une conséquence de la politique adoptée chez nous. Si, en effet, nos chemins de fer étaient exploités par l'Etat, celui-ci se serait directement procuré les fonds nécessaires par l'émission de rentes qui ne supporteraient pas ces impôts. Si, comme pour les routes et les canaux, il n'avait assuré que les dépenses d'établissement de la voie, en ne laissant à l'industrie que le soin de fournir le matériel roulant et les approvisionnements, le capital à réaliser par les compagnies eût été six ou sept fois moindre et ces impôts donneraient un produit en proportion.

Au contraire, l'Etat français a constitué de puissantes sociétés anonymes qui ont apporté leur concours à l'établissement de notre réseau, et qui se sont plus tard chargées de l'exploiter : pour cela, elles ont dû émettre des actions, puis des obligations. Quand ces compagnies ont emprunté pour faire face à des dépenses qui leur incombaient, elles-mêmes supportent l'impôt, sauf à en rejeter une partie sur leurs actionnaires ou leurs

obligataires. Au contraire, ces charges sont supportées par le Trésor, quand les emprunts des compagnies représentent le concours que l'Etat leur prête en vertu des conventions de 1883 ; mais même alors, il n'y a pas à déduire, des impôts perçus sur les titres des compagnies, les sommes remboursées par l'Etat, car les charges de toute nature supportées par les obligations émises pour le compte de l'Etat, figurent déjà dans les annuités.

Ces impôts sont donc bien une conséquence du régime auquel sont soumis les chemins de fer français, et l'on ne peut examiner les charges provenant du mode d'exploitation adopté, sans leur opposer les profits qui résultent de notre système de concession à des sociétés privées.

Quelle est l'incidence de ces impôts? Voici, d'après M. Colson, à qui incombe la charge de chacune des taxes : Le timbre est dû par la société anonyme comme personne morale, qui fait figurer les dépenses annuelles en résultant dans les charges des capitaux, ou dans les frais généraux d'exploitation.

Les impôts sur les titres, eux, sont dus par les porteurs, la compagnie n'intervenant que comme collecteur au nom du fisc. Qui supporte en fin de

compte le droit? Pour les titres émis depuis que ces impôts existent avec leur tarif actuel, c'est évidemment la société, car au moment d'acquérir une valeur, le capitaliste ne considère que le revenu net de celle-ci ; par le fait de cet impôt, le titre rapportera moins et ne trouvera acquéreur qu'à un prix moins élevé. Le cours de vente étant plus bas, pour réaliser un même capital, il faudra augmenter le nombre des titres et accroître d'autant les charges des emprunts.

Au contraire, cet impôt n'a pas pu influer sur le cours d'émission des titres placés avant son apparition. Et c'est au moment où il a été établi, qu'il a opéré — pour ainsi dire — une sorte d'expropriation du détenteur d'alors en dépréciant les titres qu'il possédait, d'une somme correspondant à la réduction du revenu net ancien.

Qu'ont rapporté ces différents impôts en 1896?

1° Timbre des actions et obligations. Ce droit est payé et supporté par la compagnie qui s'en libère sous forme d'un abonnement annuel qui s'élève à 0,06 0/0 de la valeur nominale du titre.

En éliminant les 175,397 francs supportés de ce chef par les titres des compagnies secondaires d'intérêt général, on arrive à un total de

9,887,618 francs, pour la part des six grandes compagnies.

2° Impôt sur le revenu des valeurs mobilières et sur les primes de remboursement des titres.

Cet impôt, établi au taux de 3 0/0 par la loi du 29 juin 1872, a été porté à 4 0/0 par la loi du 26 décembre 1890.

En 1896, la somme perçue sur les actionnaires et les obligataires des six grandes compagnies a été de 26,240,065 francs.

Ce droit, comme celui du timbre, rapporte un peu moins depuis un arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1895, qui a mis fin aux prétentions abusives du fisc, et qui a même entraîné d'importants remboursements de sa part. Cet arrêt déclare en effet exempts de l'impôt du timbre et de l'impôt sur le revenu les titres des compagnies de chemins de fer affectés à leurs diverses caisses, réserves, caisses de secours... etc.

3° Droit de transmission entre vifs. La loi du 23 juin 1857 fixe ce droit à 0,20 0/0 sur la valeur négociée, pour tout transfert de titres nominatifs. Les titres au porteur, dont la transmission n'est pas toujours connue et qui pourraient éluder ces droits, transmissibles qu'ils sont de la main à la main, payaient un abonnement annuel de 0,12 0/0,

calculé d'après le cours moyen de l'année précédente.

La loi du 29 juin 1872 a porté ces droits respectivement à 0,50 et 0,20. Le produit réalisé en 1896, toujours sur les titres des six grandes compagnies, a été de 16,429,969 francs.

L'ensemble des impôts sur les titres donne donc : 52,557,652 francs.

Immédiatement après les conventions de 1883, la recette correspondante n'était guère que d'une quarantaine de millions. Cette augmentation considérable provient de relèvement du taux de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières par la loi du 26 décembre 1890, de la hausse générale des cours qui est corrélative à la baisse constante du taux de l'intérêt, et enfin de l'accroissement du nombre des titres en circulation, avec les grands travaux entrepris, et les subventions de l'Etat réalisées par les compagnies elles-mêmes au moyen d'obligations.

Il est probable en revanche qu'elle ne se poursuivra pas (1), car l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières, qui n'est qu'un impôt de superposition, ne dispensant les sociétés qui le subissent

(1) Rf. Colson. — *Op. cit.*

d'aucun des autres impôts de droit commun, ne sera pas encore augmenté ; du reste, les différents impôts qui frappent les valeurs mobilières prélèvent déjà environ 10 0/0 de leur revenu, et sont au moins aussi lourds, sinon plus, que l'impôt foncier (1). S'il s'y ajoutait un impôt global sur le revenu, comme il en est question, les recettes en provenant ne devraient pas figurer ici, car elles seraient complètement étrangères au régime adopté par les conventions.

Si la hausse des cours, au moins pour les actions, doit continuer à accroître les droits de transmission, il est probable que le nombre des titres en circulation n'augmentera pas, car notre réseau va être complètement achevé, et la date d'expiration des concessions se rapprochant chaque jour, l'amortissement prendra une place de plus en plus considérable. Si, avec les grands travaux encore en cours sur toutes les lignes, les emprunts sont supérieurs aux remboursements, cette pratique n'est qu'accidentelle, car, en 1895, il y avait déjà équilibre.

Les impôts sur les titres ne sauraient donc augmenter indéfiniment, et, contrairement aux

(1) Alglave. — *Cours de législation financière.*

impôts sur les transports, vont bientôt décroître d'une façon sensible.

C) *Economies réalisées sur certains services publics.*

1° Postes.

D'après les cahiers des charges, les compagnies doivent admettre gratuitement des bureaux ambulants dans tous les trains, quand l'administration des postes le requiert. Quand le service n'est pas assez important pour nécessiter la mise en circulation d'un wagon-poste, un ou deux compartiments de 2e classe doivent être mis à la disposition des Postes. Enfin l'administration a encore le droit de fixer l'horaire d'un train dans chaque sens, sur chaque ligne.

Jusqu'en 1894, on évaluait le transport d'un bureau ambulant à 1 franc par kilomètre, et l'occupation d'un compartiment de 2me classe à 0 fr. 50, prix voisin de celui de 7 places à plein tarif. Dès 1891, M. Pelletan, rapporteur du budget, protestait, dans le document cité plus haut, contre la façon dont cette économie était évaluée.

Comment en fixer le chiffre ? « Si on est dans

le domaine de l'hypothèse, expose-t-il, quels contrats, en cas de liberté réciproque, les propriétaires de chemins de fer auraient-ils conclus à ce sujet avec l'Etat? — Les compagnies ne s'embarrassent pas pour si peu. Elles comptent l'économie réalisée en supposant que, libres, elles auraient fait payer, à chaque wagon de l'administration des postes, le même prix qu'aux somptueux wagons-salons qui servent aux voyages princiers!

Cela semble une plaisanterie; c'est l'exacte vérité. Ouvrez la dernière statistique complète publiée par le ministère, celle de 1886, vous y lirez que la compagnie du Nord a, cette même année-là, économisé 5,476,620 francs aux postes françaises. Ouvrez le compte rendu du Nord pour la même année : vous verrez que ses 60 wagons-postes ont parcouru 3,374,060 kilomètres; cela met le kilomètre de wagon à 1 fr. 60 et pour la location d'un de ses wagons-salons, la compagnie du Nord fait payer le prix de 16 billets de 1re classe à 0 fr. 10 par kilomètre, tarif maximum, impôt déduit, soit identiquement le même prix..... Encore le Nord est-il modéré; l'Orléans, le P.-L.-M et le Midi s'attribuent de ce chef des cadeaux à l'Etat de 2,500 à 3,500 francs par kilomètre de voie ferrée.

La poste anglaise paye ses transports par che-

mins de fer : elle les paye à raison de 672 francs par kilomètre en Angleterre, et de 691 francs dans l'ensemble du Royaume Uni..... etc. »

Ces estimations faites par les compagnies étaient en effet exagérées. C'était ne pas tenir compte des réductions qu'un client, tel que l'administration des postes, aurait pu, sans nul doute, obtenir sur les tarifs généraux, en débattant librement ses conditions avec un fournisseur quelconque. Faisant droit à ces considérations, le transport d'un bureau ambulant est estimé entraîner une économie de 0 fr. 50 par kilomètre, tandis que le ministre réduit aussi de moitié, c'est-à-dire fixe à 0 fr. 25 par kilomètre l'économie réalisée par suite de la mise à la disposition gratuite d'un compartiment de 2^{me} classe au service postal.

Calculée d'après ces bases, l'économie réalisée en vertu du cahier des charges sur le service des postes, s'élève, pour 1896, à 38,896,611 francs, et à 35,895,739 francs pour la part afférente aux six grandes compagnies.

Dans cette évaluation, on ne fait pas entrer en ligne de compte les dépenses et la gêne imposées aux compagnies par le droit qu'a l'administration des postes de fixer l'horaire d'un train sur chaque ligne et dans chaque sens. Il en résulte que les

compagnies sont tenues d'établir des trains de nuit que les besoins du service n'exigent pas, et de faire circuler des trains à des heures où les voyageurs manquent, pour permettre la distribution des lettres le matin... etc. Ainsi la compagnie a de fortes dépenses à faire pour la mise en marche de ces trains, alors que la recette procurée par certains d'entre eux est nulle. La gêne qui en résulte pour elle n'est pas moindre, et il est impossible de la chiffrer : ces trains qui ont généralement une certaine vitesse, obligent à faire garer ceux à marche plus lente, retardent par conséquent les transports et entraînent certaines manœuvres qui peuvent nécessiter un plus grand nombre d'employés... etc.

2° Télégraphes.

L'économie figurant sous cette rubrique dans la statistique du ministère des travaux publics provient : 1° Des réductions de taxes accordées sur les transports du matériel télégraphique ; 2° des cartes et permis délivrés gratuitement aux agents de l'administration des télégraphes. Cette dernière économie, égale au montant de la recette que donneraient des cartes d'abonnement, est réduite

de 30 0/0 à raison du concours des employés de l'Etat pour la surveillance des lignes télégraphiques des compagnies.

Les compagnies avaient d'abord évalué les économies réalisées sur ces services à 6 ou 7 millions, mais on a trouvé que l'avantage que l'administration avait à installer certains de ses bureaux dans les gares était compensé par les services réciproques que se rendent les postes et les compagnies qui emploient souvent mêmes fils, mêmes bureaux... etc.

Pour l'année 1896, en ne tenant compte que des réductions sur les transports, et des cartes gratuites délivrées aux agents des télégraphes, on arrive à un total de 4,126,805 francs pour les chemins de fer d'intérêt général et à 3,412,015 francs pour la part des 6 grands réseaux.

3° Libre parcours des agents des douanes et des contributions indirectes.

L'économie réalisée en 1896, obtenue en calculant les recettes que donneraient des cartes annuelles d'abonnement, au lieu de cartes de libre parcours, délivrées aux agents de ces deux administrations, monte à 1,770,398 francs pour les ré-

seaux d'intérêt général et à 1,495,445 francs pour les six grandes compagnies.

4° Transport des militaires et marins.

En vertu du cahier des charges, les militaires et marins ont droit au transport à 1/4 de place. Mais pour la perception de ce prix, on se base sur le prix maximum fixé par l'acte de concession. Si ce prix maximum a été autrefois appliqué d'une façon générale, il ne l'est plus aujourd'hui avec l'extension énorme prise par les billets d'aller et retour, les billets à prix réduits de famille, d'excursion..... Outre ces réductions de toute nature, la loi de 1892 a aussi contribué à abaisser le prix moyen dans des proportions notables.

Actuellement, pour calculer l'économie résultant de ce transport à prix réduit, on applique la formule : $E = D \times \frac{R}{M}$; E représentant l'économie, D la différence entre le prix moyen du voyage kilométrique militaire et non militaire, M le voyage kilométrique militaire et enfin R la recette des billets à 1/4 tarif délivrés par les compagnies. Il ressort des calculs ainsi faits que la taxe moyenne pour les civils est de 0,0409 par kilomètre, tandis qu'elle est de 0,0159 pour les militaires, ce qui

donne une économie de 2 centimes et demi par kilomètre parcouru.

Soit, en partant de ces bases, une économie de 30,737,787 francs réalisée sur les transports à 1/4 de place effectués en 1896 par les six grandes compagnies.

A ces économies, les compagnies ont la prétention d'ajouter celles provenant des réductions librement consenties par elles pour certains transports : Un traité passé par le ministre de la guerre avec les compagnies pour le transport du matériel militaire, donne, sur les prix ordinaires faits au commerce, une économie de 20 0/0, soit pour les six grands réseaux : 1,289,614. Une autre soi-disant économie serait procurée à l'Etat par suite d'un traité relatif aux transports de l'administration des finances. Toutes ces économies doivent être exclues, car ne provenant pas de clauses stipulées au cahier des charges, elles ne se présentent plus comme la contre-partie du concours assumé par l'Etat. Ce sont là de simples réductions consenties par les compagnies à un client plus important que les autres. Dire cependant que, lorsque l'Etat a négocié ces arrangements en tant que personne morale, sa qualité de puissance publique n'ait pas influé sur la solution admise, serait peut-

être bien exagéré, mais, en tous cas, il reste certain que l'Etat n'a pas fait de ces concessions une des conditions des conventions, mais les a au contraire obtenues d'après les habitudes du commerce.

N'entreront pas non plus en ligne de compte les impôts que les six grandes compagnies payent au même titre qu'une industrie quelconque : impôt sur la propriété bâtie : 1,963,872 : — Patentes : 2,272,361 : droits de douane sur les houilles, fontes... 2,258,174... etc.

Il y a bien en revanche une réduction inscrite dans le cahier des charges pour le transport des prisonniers, mais elle est trop peu importante pour être mentionnée, et ne figure pas dans les statistiques.

Ainsi en ne considérant, pour 1896, que les impôts payés par les 6 grandes compagnies ou les économies réalisées sur les transports qu'elles effectuent — impôts et économies provenant du régime appliqué à nos chemins de fer — on arrive à un total de 196,807,667 francs. Les résultats de 1896 sont les derniers que les statistiques officielles fournissent en ce qui regarde les recettes et les économies.

Pour les charges incombant à l'Etat, les statis-

tiques donnent au contraire les résultats jusqu'en 1897, et ce sont les chiffres de ce dernier exercice connu, qu'il nous a semblé bon d'examiner, car ils présentent une sensible différence avec ceux de l'année précédente, par suite des conventions des 17 mai et 14 juin 1897 passées avec le P.-L.-M. Il nous a paru d'autant plus utile d'étudier ce dernier exercice que c'est sous le même aspect que se présenteront les charges des années suivantes.

Cependant, comme aux recettes et aux économies de 1896 il faut opposer les dépenses du même exercice, voici les comptes comparés des années 1896 et 1897 :

		1896	1897
Annuités	Annuités provenant des conventions de 1883.	28.529.935	30.912.676
	Annuité pour le Rhône au Mont-Cenis. C. 17 mai 1897	»	2.400.000
	Soulte due à l'Orléans.	2.200.000	2.200.000
	A déduire (remboursement du P. L. M.) C. 14 juin 1897 . . .	»	6.000.000
	TOTAL . . .	30.729.935	29.512.676

Garanties	Garanties d'intérêt . . ,	33.000.346	22.228.000
	Garantie pour la ligne Rhône au Mont-Cenis	2,255.000	»
	Insuffisances capitalisées , ...	10.338.000	6.431.000
	Remboursement au titre de la garantie . . .	5.715.245	»
	Remboursement du P. L. M. à déduire . .		
	TOTAL . . .	70.608.036	58.171.676

Le montant des charges de l'Etat, provenant des conventions de 1883 ou de conventions postérieures, est donc de 58,171,676 en 1897. Pour 1896 elles montent à 70,608,036, que l'on peut opposer aux 196,807,667 francs de recettes réalisées pendant cette même année.

Ce rapprochement est trompeur : est-ce à dire que nos chemins de fer que l'on présente comme grevant lourdement nos finances leur rapporteraient ? Loin de là, car les dépenses indiquées ne comprennent pas celles qui proviennent des conventions antérieures à 1883, date à laquelle l'Etat a déjà fourni aux 6 grandes compagnies un peu plus de 3 milliards de subventions dont les charges annuelles ne sont certainement pas inférieures à 150 millions.

Telle est la situation, va-t-elle se maintenir ?

TROISIÈME PARTIE

BUDGETS FUTURS

—

Que seront les budgets futurs? Les charges de l'Etat vont-elles encore augmenter, sont-elles au contraire susceptibles de diminuer?

Quel chiffre atteindront les annuités représentant la part de l'Etat dans les dépenses d'établissement du 3e réseau? A quelle période de leur vie en sont les 6 grandes compagnies? Les conventions de 1883 en reconnaissent en effet quatre: 1° Période de garantie pendant laquelle l'Etat fait des avances; 2° puis les produits nets sont suffisants, et les compagnies remboursent; 3° le remboursement effectué, elles ont le libre emploi de leurs bénéfices et augmentent le dividende; 4° quand la somme ainsi libre atteint un chiffre déterminé pour chaque réseau, l'Etat a droit au partage des bénéfices. Quelle est la situation actuelle des compagnies? Continueront-elles à faire appel à la garantie d'intérêt? Celles qui doivent

encore y recourir, pourront-elles s'en passer bientôt, pour procéder au remboursement de la dette contractée de ce chef? Enfin, parmi elles, en est-il qui ont chance d'arriver au partage des bénéfices, et à quelle époque?

CHAPITRE PREMIER

ANNUITÉS ET SUBVENTIONS

A) *Avant 1883.*

Lorsque l'Etat a directement emprunté pour faire face aux charges entraînées par l'établissement des chemins de fer, ces capitaux figurent dans le 3 0/0 amortissable et dans le 3 0/0 perpétuel, mais ne sont susceptibles d'aucune réduction, ni d'aucun remboursement. La seule économie possible résulterait d'une conversion qui n'est guère probable au cours actuel de la rente ; c'est d'ailleurs là une question qui n'intéresse pas les chemins de fer.

Lorsqu'au contraire l'Etat a attribué des subventions aux compagnies en les chargeant d'emprunter elles-mêmes, ou lorsqu'il s'est fait faire des avances pour certains travaux, il doit payer des annuités ; ces annuités constituent le chap. 15 du budget du ministère des finances en 1899, et

s'élèvent à 41,139,400 francs. Ces annuités restent au budget du ministère des travaux publics pendant l'exécution des travaux et passent à celui des finances lorsqu'elles se rapportent à des travaux entièrement terminés (L. du 3 août 1874).

D'abord calculées sur un taux forfaitaire, elles comprennent maintenant l'intérêt et l'amortissement des capitaux avancés au taux réel de l'emprunt. Aussi, pour alléger ces sommes, la compagnie de l'Est a essayé de convertir ses obligations 5 0/0, mais un arrêt de la Cour de Paris du 28 novembre 1895, confirmé par un arrêt de la Chambre des requêtes de la Cour de cassation du 21 août 1896, lui a dénié ce droit. Il n'y a donc aucune réduction à espérer actuellement sur le chiffre de ces annuités.

Il n'en est pas de même pour celles qui figurent encore au budget du ministère des travaux publics ; la plupart en effet, plus de 5 millions sur 7, proviennent de subventions accordées aux compagnies pour doublement de voies. En vertu de certaines conventions (30 décembre 1875, art. 7 pour le Nord ; 8 janvier et 6 avril 1878 pour le Lyon.... etc.), les compagnies sont tenues d'établir la seconde voie sur les lignes à voie unique, quel que soit le produit de ces lignes, si le ministre les

y invite (1). Elles reçoivent par contre une annuité représentant l'intérêt et l'armortissement du capital dépensé pour ce travail, jusqu'au jour où le produit brut kilométrique atteint 35,000 francs. A partir de cette limite, les dépenses seront reportées au compte de premier établissement. Comme ces annuités cessent d'être dues dès que le produit kilométrique de la ligne doublée atteint 35,000 fr., avec l'énorme extension prise tous les jours par le trafic, il est à prévoir que ces sommes, appelées à diminuer rapidement, finiront par disparaître du budget.

D'après le dernier rapport du budget des chemins de fer, les lignes, dont les produits permettront bientôt de ne plus payer ces annuités, sont les suivantes :

Pour le Nord, ligne d'Amiens à Tergnier (annuité totale de 106,000 francs) ;

Pour l'Est (2), Saint-Hilaire à Verdun (3)

(1) Par exception, les doublements de voies du Midi sont exécutés directement par l'Etat. Convention du 9 juin 1883.

(2) La ligne d'Esternay à Sézanne a disparu déjà de ce compte.

(3) C'est montrer un optimisme bien grand, car, en 1898, le produit brut kilométrique de cette ligne n'est que de 26,483 fr. Il serait plus rationnel de citer les lignes de Arches à Remiremont (27,057,89), de Remiremont à Dommartin (29,293,40)

(284,000 francs) et Revigny à Challerange (158,000);

Pour l'Ouest, une ligne a disparu de ce compte comme ayant atteint la limite de 35,000 francs ; c'est celle de Dreux à Surdon ; la compagnie conteste à ce sujet les prétentions de l'administration, et réclame devant le Conseil d'Etat une indemnité supplémentaire de 238.000 francs ;

Pour le P.-L.-M. quatre lignes cesseront prochainement d'être à la charge de l'Etat : Belfort-Besançon (200,000 francs) ; — Grenoble-Montmélian (100,000 francs) ; — Chagny à divers (305,000 fr.) et Moulins-Montchanin (317,000 francs).

Sur le réseau d'Orléans, on espère que la ligne de Saint-Laurent à la Chapelle-Saint-Ursin dont l'annuité est de 9,000 francs, atteindra bientôt le produit net de 35,000 francs par kilomètre, mais c'est la seule qui soit dans ce cas.

Ainsi donc, une partie de l'annuité actuelle de 5 millions paraît appelée à disparaître en raison de l'accroissement continu du trafic qui permettra d'atteindre le produit brut auquel s'arrête la responsabilité de l'Etat. Les huit lignes pour lesquelles cette éventualité se rapproche, donnent

et d'Aillevillers à Lure (28,645,75) qui, bien qu'éloignées encore de la recette kilométrique brute de 35,000, s'en rapprochent cependant davantage.

lieu au payement d'une annuité de 1,479,000 fr., qui disparaîtra bientôt de ce compte.

B) *Après 1883.*

Une autre annuité susceptible de diminution est celle portée au budget de 1899, pour 2,200,000 fr. et pour laquelle l'Orléans réclame 2,923,787 francs. En 1883, pour donner plus de cohésion à son réseau, l'Etat avait échangé 1,000 kilomètres de lignes, contre 400 que lui cédait le P.-O. Les conditions de l'échange sont les suivantes : « Pendant 5 ans, on relèvera les produits nets réalisés sur les lignes cédées par l'Etat et sur celles cédées par l'Orléans. On prendra la moyenne des produits réalisés sur chacune des lignes pendant ces 5 années. Si les lignes cédées par l'Etat, donnent un produit net supérieur à celui des lignes qu'il aura reçues en échange, la compagnie sera tenue de verser au Trésor, jusqu'à l'expiration de sa concession, une annuité égale à la différence des produits nets constatés... etc. » C'est le contraire qui s'est produit et l'Orléans réclame de ce chef une annuité qui semble exagérée. Voici comment s'exprime à ce sujet le rapporteur du budget des chemins de fer pour 1899 :... « Si pendant les 5 années où les lignes, échangées entre l'Etat

d'une part et l'Orléans d'autre part, ont été mises en observation pour déterminer les produits nets réalisés, le groupe cédé par le P.-O. a donné des résultats supérieurs à celui qu'il avait pris, il n'en est pas de même aujourd'hui. — On peut voir en effet, dans le tableau N° 10 des statistiques de chemins de fer pour l'année 1896, que le groupe cédé à l'Orléans a donné pour 982 kilomètres un produit net de 2,649,816 francs, tandis que le groupe incorporé au réseau de l'Etat, pour 443 kilomètres a donné un produit net de 2,129,886 francs ; soit au bénéfice de l'Orléans la différence de 519,930 fr. qui vient s'ajouter à l'annuité en litige. »

Ce résultat ne fait que s'accentuer, si bien que l'Orléans, qui devrait payer 519,930 francs, va recevoir 2,200,000 francs et réclamera encore un solde de 723,787 francs. L'honorable rapporteur demande au ministère des travaux publics de faire part de cette situation à la compagnie d'Orléans, en vue de réduire cette annuité.

Ce ne pourra être qu'une bien infime réduction en face de l'augmentation des annuités dues par l'Etat aux compagnies, en remboursement des sommes avancées par elles pour l'exécution des conventions de 1883. Tandis qu'au 31 décembre 1896, ces sommes s'élèvent déjà à 752,000,000 fr.,

elles sont de 795,600,000 francs au 31 décembre 1897 et le budget de 1899 aura à payer en annuités l'intérêt et l'amortissement de 870,200,000 francs, soit 33,968,000 francs.

Au 1er janvier 1898, la situation des travaux et des dépenses était la suivante (1):

Lignes en exploitation au 1er janvier 1897	10.042 kil.
Lignes en construction.	2.378 »
Lignes déclarées d'utilité publique . . .	500 »
Lignes concédées éventuellement, non déclarées d'utilité publique	1.003 »
Lignes non dénommées.	101 »

A ces lignes il convient d'ajouter celle d'Issy à Viroflay qui raccordera la gare des Invalides aux lignes de Bretagne, et celle de Courcelles au Champ de Mars, déclarées d'utilité publique par la loi du 14 juin 1897, et comportant une dépense de 34,500,000, qui est à imputer, non pas sur les avances remboursables en annuités, mais sur les comptes de remboursement de l'ancienne dette (les 160 millions) au titre de la garantie d'intérêt de la compagnie de l'Ouest. Soit au total 14,057 kilomètres.

Les dépenses restant à faire au 1er janvier 1898, pour l'achèvement des travaux des lignes visées

(1) *J. officiel* 1897. Rapport Guillain. Annexes n° 2712.

dans les conventions de 1883, peuvent être évaluées comme suit (1) :

Travaux de parachèvement des lignes en exploitation	43.000.000
Achèvement des lignes entreprises .	328.000.000
Lignes déclarées d'utilité publique .	146.000.000
Concessions éventuelles	326.000.000
Lignes non dénommées	26.000.000
Lignes comprises dans la convention de l'Ouest (loi du 14 juin 1897). .	34.500.000
Frais généraux et intérêts pendant la construction.	96.500.000
Il reste donc à dépenser	1.000.000.000

On prévoit que 275 millions seront au compte des compagnies, et environ 725 à celui de l'Etat.

Au 1er janvier 1899, M. Bourrat estime qu'il ne reste plus à dépenser au compte de l'Etat qu'une somme de 650 millions environ (2).

Ces prévisions comprennent les sommes à dépenser par l'Ouest au compte du remboursement de sa dette ; en effet, la convention précitée du 5 juillet 1896, ratifiée par la loi du 14 juin 1897 (3), met au compte du remboursement de la dette de

(1) *J. Offic.* 1897. Rapport Guillain. Annexes, n° 2712.

(2) *J. officiel*, 1898. Rapport Bourrat. Annexes, n° 500, p. 116.

(3) C'est aussi en vertu de cette convention que le tarif zonal a pu être appliqué sur la ceinture de Paris.

cette compagnie, outre la construction des lignes d'Issy à Viroflay, et des Moulineaux au Champ de Mars, les frais pour la pose d'une seconde voie sur les sections Rennes-Brest et Caen-Cherbourg. Cette convention est doublement profitable à l'Etat (1) : 1° Les annuités à payer par lui diminueront d'autant, car, s'il est tenu de couvrir l'intérêt et l'amortissement des emprunts contractés pour l'exécution de ces travaux, il ne le fera plus qu'à titre d'avance ; 2° la dette de la compagnie de l'Ouest ne risquera plus d'être absorbée par l'accumulation des intérêts composés que la compagnie peut porter en compte jusqu'à l'achèvement des lignes concédées en 1883. En outre, en vertu de l'article 3 de cette même convention, « quand pour une année, les recettes de l'une des lignes Rennes-Brest et Caen-Cherbourg atteindront ou dépasseront 35,000 francs par kilomètres, la compagnie deviendra débitrice envers l'Etat de l'annuité représentant les charges des obligations émises pour l'emprunt des capitaux imputés au compte du remboursement de la dette des 160 millions, pour le

(1) Il est inutile d'insister sur l'intérêt qu'il y avait au point de vue stratégique à mettre à double voie ces lignes qui unissent le centre de la France aux ports militaires de Brest et de Cherbourg.

doublement de la voie de cette ligne ; elle se libérera par voie de compensation avec les annuités dues par l'Etat pour les avances à lui faites en exécution de la convention du 17 juillet 1883. » Ces lignes, qui sont parmi les plus importantes du réseau de l'Ouest, ne tarderont certainement pas à fournir un produit brut kilométrique supérieur à 35,000 francs, et donneront lieu à cette compensation qui viendra encore diminuer les charges de l'Etat.

On peut donc estimer à 650 millions la somme qui reste à dépenser au compte de l'Etat, pour la complète exécution des conventions de 1883. Cette estimation répond à une dépense de plus de 300,000 francs par kilomètre pour les lignes à construire. Bien qu'élevé, il semble difficile de réduire ce chiffre. Comme l'indique M. Colson, « les concessions faites comprennent, en effet, d'une part des lignes stratégiques qui doivent être établies dans des conditions techniques très onéreuses, d'autre part des lignes de montagne qui seront fort coûteuses, dans quelque conditions qu'on les établisse. » Si pour la voie étroite des lignes de montagne dont le trafic ne sera jamais très important, les crémaillères, la traction électrique sur fortes rampes, peuvent donner de sé-

rieuses économies, ces systèmes ne sont applicables ni sur les tronçons de trop faible longueur pour avoir une exploitation indépendante, ni sur ceux destinés à relier deux lignes à voie normale déjà existantes.

En maintenant cette estimation, les annuités dues aux compagnies finiraient par s'accroître de 25 à 30 millions, pour atteindre ainsi une soixantaine de millions, en admettant que le taux de l'intérêt et de l'amortissement se maintiennent à 4 0/0. Il est vrai que la diminution constante du taux de l'intérêt va heureusement tendre à ralentir l'accroissement de cette charge dans l'avenir. Il y a quelques années à peine, les emprunts des compagnies étaient conclus moyennant un prix d'émission de 450 à 460 francs par titre 3 0/0 remboursable à 500 francs, et rapportant 15 francs d'intérêt. Aujourd'hui, ce même prix d'émission correspondant à des titres 2 1/2 ayant également une valeur nominale de 500 francs, mais ne rapportant plus qu'un intérêt de 12,50. En tenant compte de la prime de remboursement, plus élevée au taux actuel pour des titres 2 1/2 0/0, que pour des titres 3 0/0, on obtient encore, pour une dépense égale, une annuité plus faible d'environ 1/20 (1).

(1) *J. officiel*, 1897. Annexes n° 2712.

Les annuités augmenteront au fur et à mesure de l'exécution des travaux. Chaque année la loi de finances fixe le maximum des travaux neufs à exécuter sur les lignes concédées en 1883. L'administration reste au-dessous des autorisations accordées; ainsi au 31 décembre 1896, le montant total des dépenses est de 1,354,719,601 fr. 11, tandis que le montant total des maxima fixés par les lois annuelles de finances se monte à 1,906,158,000 fr. (1). D'ailleurs on tend à diminuer les crédits ouverts de ce chef: tandis que, de 1886 à 1889, ces crédits sont d'environ 120 millions, et s'élèvent encore à une centaine de millions de 1889 à 1898, ils ne sont plus en général que de 70 millions aujourd'hui. Voyant combien la construction trop hâtive de lignes qui n'étaient pas indispensables, grevait lourdement notre budget, M. Viette, en 1894, et M. Jonnart, en 1895, font réduire ces crédits, et ajournent l'exécution des lignes trop onéreuses (2). Depuis, on a continué à agir avec la même prudence, et cette année-ci (1899), les dépenses autorisées s'élèvent à 80 millions, dont 10 à fournir par les compagnies au titre du remboursement de leur

(1) Compte général des opérations se rattachant à l'exécution des conventions de 83,... etc.

(2) Colson *op. cit.*, pour plus de détails.

dette, sans comprendre les dépenses pour matériel roulant, ou celles résultant de la loi du 14 juin 1897.

A raison donc de 70 millions de dépenses annuelles par l'Etat, les annuités augmenteront d'environ 2 millions 1/2 par an, pour atteindre le plein vers 1910, époque à laquelle seront terminées les lignes classées en 1883, et qui n'ont encore été dotées d'aucun crédit.

CHAPITRE II

GARANTIES D'INTÉRÊT

Peut-on espérer en revanche que cette énorme augmentation de charges sera compensée en partie par la diminution de la garantie d'intérêt ? On a vu que depuis 6 ans les sommes à verser à ce titre ont constamment décru, pour passer de 97 millions en 1893 à 22 en 1897.

En 1898, l'Est, l'Ouest et le Midi, réclament, à titre de garantie, une somme de 14,400,000 fr. (1), tandis que l'Orléans rembourse 4 millions.

Peut-on espérer que ces charges continueront à diminuer ? Pour cela, il faut que les recettes brutes permettent de faire face aux dépenses d'exploitation et de rémunérer le capital à la charge des

(1) L'Est demande 2,900,000 ; l'Ouest 9,600,000 ; et le Midi 1,900,000.

Le Rapport à l'assemblée ordinaire des actionnaires, du 28 avril 1899, indique que la somme, réclamée à ce titre par l'Est, n'a été que de 2,892,841,68 pour l'année 1898 ; il est donc à prévoir qu'elle sera encore plus faible en 1899, car la métallurgie, qui cause les fortes recettes de ce réseau, est plus florissante que jamais.

compagnies. Dans quelle mesure ces différents facteurs sont-ils susceptibles de variation ?

1° Capital à rémunérer par les Compagnies.

Le capital de 1er établissement continuera bien à être augmenté des insuffisances capitalisées au compte d'exploitation partielle, mais dans une mesure moindre que par le passé. De nouvelles conventions conclues avec les compagnies ont modifié sur ce point les règles d'exploitation dans un sens plus conforme à la pratique des chemins de fer:

Convention du 20 avril 1889, approuvée par la loi du 7 janvier 1890 avec l'Est ;

Conventions des 20 juin 1889 et 24 novembre 1891 avec l'Ouest ;

Convention du 10 décembre 1891 avec l'Orléans ;

Convention du 17 octobre 1892, approuvée par la loi du 4 avril 1893 avec le Lyon ;

Aux termes de ces nouvelles conventions, sur tous les réseaux, sauf l'Orléans et le Lyon, on ne porte plus au compte d'établissement que les lignes exploitées en partie, et celles ouvertes au cours de l'exercice.

Au contraire, sur le Lyon et l'Orléans, les compagnies peuvent porter les insuffisances des nou-

velles lignes au compte de premier établissement pendant une période de 5 ans, à partir du 1er janvier qui suit leur ouverture.

Et même une convention provisoire, passée, le 20 janvier 1899, entre le ministre des travaux publics et la compagnie P.-L.-M., sous forme d'avenant à la convention du 17 octobre 1892, stipule que les lignes neuves seront rattachées au compte unique d'exploitation, à dater du 1er janvier qui suivra, pour chacune d'elles, la mise en exploitation de la ligne entière. Après un rapport très favorable déposé au nom de la commission des chemins de fer, le 18 mars 1899 (1), la convention a été ratifiée.

Les sommes prévues aux budgets des compagnies pour l'insuffisance des lignes de cette catégorie en 1899 s'élèvent à :

Ouest	pour	158	kil.	insuffisance	de	3.439.000
Midi	»	20	»	»	»	40.000
Orléans	»	378	»	»	»	2.221.000
P. L. M.	»	437	»	»	»	61.000
Totaux.	.	990	»	»	»	5.761.000

(Le Nord avait supprimé, dès 1885, le compte d'exploitation partielle, sauf pour les lignes ou-

(1) *J. off.* 1899. Annexes n° 823. Ce compte d'exploitation partielle aurait d'ailleurs présenté un solde créditeur de 2 millions, dû à la ligne de Corbeil-Montereau sur laquelle se reporte une partie du trafic de l'artère principale.

vertes au cours de l'exercice ; quant à l'Est, il n'a actuellement aucune ligne exploitée à ce compte.)

Ainsi le compte d'établissement des lignes se trouvera augmenté en 1899 de près de 6 millions.

Ramené à ces justes proportions, ce mode d'imputation ne présente plus aucun danger et ne risque plus de voiler des déficits considérables, qui eussent pu compromettre l'avenir.

Le capital à rémunérer par les compagnies augmentera bien encore par suite des acquisitions que celles-ci devront faire, de matériel roulant (1), de mobilier des gares, et par suite du remboursement des dettes anciennes (Ouest)... etc., mais il augmentera dans des proportions assez faibles, car les dépenses les plus fortes sont faites, et l'accroissement des charges se trouvera compensé par l'amortissement des dettes.

2° Recettes d'exploitation

Si le capital à rémunérer par les compagnies ne semble pas devoir s'accroître dans de fortes

(1) Cette somme, qui s'élève à une moyenne de 25 millions par an, n'est pas limitée par un maximum inscrit annuellement dans la loi de finances, comme cela a lieu pour les travaux d'établissement (en général 80 millions) ou complémentaires (en général 45 millions).

proportions, on peut espérer par contre que les recettes, splendides à l'heure actuelle, continueront à se maintenir.

En effet, grâce à la crise de 1883, on a reperdu, depuis cette date jusqu'en 1886, la presque totalité des plus-values exceptionnelles qui avaient été obtenues pendant les années d'extrême prospérité de 1879 à 1882. Dans cette période, malgré une augmentation moyenne annuelle de 1,200 kilom., dans la longueur des lignes d'intérêt général en exploitation, la progression finale des recettes n'a été que de 13 millions par an, tandis que dans les périodes de progression régulière qui ont précédé et suivi, de 1872 à 1879, comme de 1886 à 1896, avec un allongement de réseau de 6 à 700 kilom. par an, on relève une augmentation moyenne de recettes de 22 à 25 millions. A partir de 1894, les recettes ont augmenté régulièrement, comme le montre le tableau suivant pour les lignes qui devaient encore recourir à la garantie d'intérêt.

	1894	1895	1896	1897	1898 (1)
Est	147	153	160	162	170.6
Ouest	157	161	167	170	177.7
P. O	174	178	183	189	205.6
Midi	96	99	98	103	108.9

(1) Ces derniers chiffres (année 1898) ne sont pas tirés des statistiques officielles, mais ont été pris dans la *Revue politique et parlementaire* du 10 mai 1899, article de M. Colson.

Les recettes se sont donc développées depuis quelques années avec une régularité qui ne s'est pas ralentie. Ce développement, dû à l'accroissement progressif et général de la richesse publique en France, et à la mise en valeur, grâce aux nouvelles lignes, de territoires encore vierges qu'elles ont pénétrés, doit-il amener à conclure à une « loi de progression minima des recettes ? (1) » A une progression qui tient à l'augmentation du nombre de kilomètres exploités, à l'habitude des voyages, au développement naturel des échanges à l'intérieur du pays, sans faire entrer en ligne de compte l'aléa des récoltes, et le développement du commerce extérieur qui peut en résulter ?

Il ne faudrait certes pas voir là une règle uniforme, invariable, devant permettre de déduire d'une manière absolue du chiffre d'aujourd'hui le chiffre de l'avenir. Evidemment, la progression due au développement du réseau ne peut durer indéfiniment ; de même la progression due au développement des échanges à l'intérieur, ou à l'habitude de voyages ; tout cela a une limite forcée. Mais il est fort probable, qu'avec les facilités nou-

(1) *Etude sur les chemins de fer français*, par H. Bonneau.

velles accordées tous les jours au public, le nombre des voyageurs augmentera, et que les échanges continueront à se développer encore avec l'accroissement des besoins, de la population, les moindres frais et la plus grande rapidité des transports. Il y a bien une limite, mais elle n'est certainement pas encore atteinte.

3° Dépenses d'exploitation.

Le troisième élément à considérer pour déterminer l'insuffisance à laquelle l'Etat doit faire face au moyen de la garantie d'intérêt, consiste dans les dépenses d'exploitation. Depuis les conventions de 1883, les dépenses d'exploitation se sont énormément accrues, puisque la longueur exploitée a beaucoup augmenté ; le parcours des trains et des locomotives est donc bien plus considérable, le personnel et le matériel roulant plus nombreux, l'entretien de la voie, des wagons et des machines plus coûteux. En outre, de grands sacrifices ont été consentis par les compagnies dans l'intérêt de leurs agents : non seulement les salaires de beaucoup d'entre eux ont été relevés, mais les prélèvements qu'elles s'imposent pour alimenter les caisses de retraite et de secours, ont été notable-

ment augmentés. Entre autres, la loi du 27 décembre 1890, qui oblige les compagnies à soumettre les statuts de leurs caisses de retraite à l'approbation ministérielle, a entraîné une refonte de toutes les pensions, dans le but de les niveler sur le pied des situations les plus favorisées. A mesure que le taux de l'intérêt baisse, il faudrait faire des retenues plus considérables sur les salaires des agents. De récents calculs ont montré que les versements faits par les employés devraient être de 15 à 16 0/0, pour être au niveau des engagements. Or, les retenues faites sont de 3 à 5 0/0, suivant les réseaux (1). Il en résulte que les compagnies doivent parfaire la différence. Sous l'influence de ces différentes causes, les frais d'exploitation ont passé de 538 millions en 1880, à 606 millions en 1890 (2).

Cependant, le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le pourcentage des recettes nettes par rapport aux recettes brutes, a baissé. Dans son ouvrage sur les chemins de fer et le budget, M. Colson établit que, de 53,5 0/0 qu'il était en 1883, il passe à 53,2 0/0 en 1894, malgré toutes

(1) Cf. Colson. — *Op. cit.*, p. 142 et suiv.

(2) Ch. Gomel. — *Dictionnaire d'Economie politique.* Suppléments.

les nouvelles lignes moins productives qui ont été mises depuis en exploitation.

Dans une étude qu'il a faite dans *l'Economiste français*, des résultats de l'exploitation en 1895, M. Georges Michel constate que ce coefficient d'exploitation n'a cessé de diminuer : il est actuellement de 51,61 pour le Nord, de 45,23 pour le Lyon, de 49,20 pour l'Orléans, de 60,15 pour l'Est, de 56,28 pour l'Ouest et de 51,02 pour le Midi. « Ces chiffres nous permettent de constater immédiatement, ajoute cet économiste, que les compagnies tendent de plus en plus à une exploitation économique, qui n'empêche pas une amélioration constante du matériel roulant... »

Même appréciation dans l'étude de M. Ch. Gomel, en 1898 : « Les frais d'exploitation des six grandes compagnies, dit-il, ont, pendant les cinq dernières années, présenté, en chiffres ronds, les variations suivantes :

1893.	623	millions
1894.	621	»
1895.	618	»
1896.	619	»
1897.	629	»

Pendant trois ans, ils se sont donc abaissés ; puis ils se sont légèrement relevés, et, s'ils ont

subi une augmentation d'une dizaine de millions en 1897, c'est parce que des besoins qu'il a fallu satisfaire se sont élevés dans trois compagnies : celles du Lyon, du Nord et de l'Orléans. Or, à cet excédent de dépenses, il n'est que juste d'opposer un supplément de recettes de 27 millions pour les trois compagnies en question. Encore faut-il remarquer que le Lyon a fait face à son exploitation en dépensant, l'année dernière, près de 6 millions de moins qu'en 1893. Il y a une compagnie, celle du Midi, qui, comparativement à la même année, a exploité ses lignes en 1897 avec une économie de 3 millions 1/2 ; et les compagnies de l'Est, de l'Orléans, n'ont pas dépassé, à quelques centaines de mille francs près, leur coût d'exploitation d'il y a 5 ou 6 ans ». — Tous ces témoignages sont concluants.

Les capitaux garantis ne devant plus augmenter beaucoup, si les compagnies continuent à administrer avec la même économie, il est probable que les merveilleuses recettes actuelles permettront au Midi, à l'Est et à l'Ouest, qui ont encore recours à la garantie d'intérêt, de demander d'année en année des avances moins importantes.

CHAPITRE III

RACHAT OU REMBOURSEMENT

A) *Faut-il racheter? — Capital des avances faites aux compagnies. — Intérêt de ces avances. — Convention avec le Midi.*

Les quatre compagnies qui ont actuellement des dettes sont : l'Est, l'Ouest, le Midi et l'Orléans.

Le compte courant de la garantie d'intérêt, au 31 décembre 1896, est le suivant (1) :

	Capital	Intérêts
Est	137.458.120.97	28.346.339.50
Ouest	162.448.607.47	33.805.850.24
Orléans . . .	137.378.116.43	34.312.245.41
Midi	153.040.170.05	32.802.133.46

Si on ajoute à ces chiffres les avances demandées au titre de la garantie d'intérêt en 1897, et celles prévues pour 1898, les sommes dues au 31 dé-

(1) Ministère des travaux publics. Statistique générale des chemins de fer français. Documents principaux. Tableau n° 9.

cembre 1898 doivent être, en chiffres ronds, de : 164 millions pour l'Est ; 187 millions pour l'Ouest ; 137 millions pour l'Orléans et 158 millions pour le Midi.

L'Est, l'Ouest et le Midi ont toujours recours à la garantie d'intérêt, et ne peuvent encore songer à rembourser. Pour en arriver là, il faudrait que leur revenu net augmentât beaucoup. Ainsi, pour l'exercice 1898, l'Est (1) fait appel à la garantie d'intérêt pour 2,892,841 fr. 68, et comme sa dette est de près de 164 millions en principal, il faudrait, non pas pour que cette compagnie remboursât, mais pour que sa dette n'augmentât pas par suite des intérêts, que son produit net s'élevât de près de 9 millions 1/2, représentant son dernier déficit (2,892,000) et les intérêts qu'elle doit à l'Etat sur les capitaux de ses avances (164,199,477 fr. 49 à 4 0/0, soit 6,570,000 francs). L'écart est encore plus considérable pour l'Ouest. Cette éventualité semble également éloignée pour le Midi.

N'est-il pas dangereux pour l'Etat de consentir des avances aussi considérables ? Bien que la question ne soit plus à l'ordre du jour, au moins

(1) Rapport du conseil d'administration de la compagnie de l'Est, présenté à l'Assemblée du 28 avril 1899.

pour tous les réseaux, le Parlement est encore souvent saisi de propositions de rachat visant les compagnies de l'Ouest, de l'Est, du Midi et même de l'Orléans (1).

Sur quoi, en effet, sont gagées ces avances? Sur la valeur du matériel et des approvisionnements. Aucune estimation n'en a été faite ces dernières années, car ce serait une opération coûteuse, difficile et fort longue (expertises contradictoires, wagons qui se trouvent sur les réseaux voisins ou à l'étranger, comme l'indiquent les ingénieurs des Ponts et Chaussées auxquels le rapporteur des conventions, en 1899, s'était adressé). Cependant M. Bonneau estime, qu'à la fin de 1895, le matériel roulant et les approvisionnements de ces 4 compagnies peuvent être ainsi estimés (2) :

	Matériel roulant	Approvisionnements	Total
Est .	303.157.676	22.441.676	325.599 352
Midi .	173.986.672	18.577.279	192.563.951

(1) Projet de résolution invitant le gouvernement à demander le rachat des compagnies de chemins de fer de l'Ouest, de l'Est, du Midi et de l'Orléans, déposé par MM. Léon Vacher, Borie, Lachaud, Bussière et Delmat sur le bureau de la Chambre des députés, le 23 mars 1899. Le 19 mai 1899, la Commission des chemins de fer vote le rachat et l'exploitation par l'Etat des chemins de fer de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi, etc.

(2) Bonneau. — *Op. cit.*

Ouest	260.339.000	19.284.660	279.623.660
P. O.	249.838.646	22.835.024	272.673.670

La valeur actuelle du matériel est certainement plus élevée, car, tous les ans, les compagnies (en y comprenant, il est vrai, le Nord et le P.-L.-M.) affectent une moyenne de 25 millions à l'entretien ou à la réfection du matériel. Tant que les avances faites au titre de la garantie ne dépassent pas les sommes qui seraient dues par l'Etat aux compagnies, tant pour le matériel roulant que pour les approvisionnements, en cas de rachat, elles seront parfaitement gagées, et l'Etat n'aura rien à craindre, d'autant plus que pour tous les réseaux (sauf pour le Nord que la question n'intéresse d'ailleurs pas), l'amortissement sera fini avant la concession, et on aura ainsi d'assez fortes disponibilités permettant de rembourser les dettes qui resteront.

M. Bonneau estime les disponibilités en résultant à plus de 440 millions pour l'Orléans, à plus de 166 millions pour le Midi, etc. (1).

Seulement, si la situation des compagnies ne continuait pas à s'améliorer, et si l'Etat devait encore avancer de fortes sommes, il n'aurait qu'à opérer le rachat au moment où sa créance serait

(1) Bonneau. — *Op. cit.*, p. 25.

égale à la somme qu'il aurait à payer, et il rentrerait en possession du chemin du fer sans bourse délier.

Cependant, beaucoup de théoriciens et aussi d'hommes politiques, croient que l'Etat ferait bien d'exercer son droit de rachat ; ils montrent qu'en fait la plupart des Etats européens tendent à exploiter eux-mêmes leurs chemins de fer, qu'ainsi des améliorations merveilleuses ont pu être réalisées ; l'Etat, n'ayant pas des soucis de dividende, voit dans les chemins de fer un véritable service public, opère des réformes utiles, unifie et abaisse les tarifs, ne recule pas devant des innovations coûteuses ; au point de vue stratégique enfin, il y a un intérêt évident.

Il vaut mieux voir, dans cette question de l'exploitation par l'Etat, une question relative, susceptible d'aucune solution générale ; si c'est par ce moyen, en effet, que l'empire allemand, par exemple, a pu établir et maintenir l'unité de l'Empire, c'est bien à l'audace de l'industrie privée que les Etats-Unis doivent le merveilleux développement de leurs chemins de fer, dont la longueur atteint près de 300,000 kilomètres.

En se plaçant au point de vue exclusivement financier, il est probable que le rachat de nos che-

mins de fer, même limité aux réseaux qui ont des dettes, entraînerait de lourdes charges pour le Trésor, d'abord en annuités, puis en sommes qui devraient être immédiatement déboursées.

Comme ces avances sont d'ailleurs parfaitement garanties, il semble donc actuellement plus prudent d'attendre que les compagnies remboursent, d'autant plus que le capital des sommes ainsi avancées par l'Etat porte intérêt à 4 0/0 à son profit.

La compagnie du Midi fait seule exception à cette règle :

Avant 1898, en effet, le Midi était concessionnaire du canal latéral à la Garonne (Toulouse-Bordeaux) qui appartenait à l'Etat, et fermier du canal du Midi (Cette-Toulouse), qui appartenait à une société particulière. Par les conventions passées, avec la société du canal du Midi et l'administration du chemin de fer du Midi, le 3 novembre 1896, et ratifiées par la loi du 3 décembre 1897, le gouvernement français : 1° Rachète le canal du Midi qui n'était donné à bail à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne que pour jusqu'en 1898; 2° se fait rétrocéder, à partir du 1er juillet 1898, le canal latéral à la Garonne dont la con-

cession faite à la même compagnie des chemins de fer du Midi expirait le 31 décembre 1960.

En revanche, la compagnie du Midi obtient des compensations : 1° « Jusqu'à complet remboursement de la dette du chef de la garantie, le taux de l'intérêt des avances faites ou à faire par l'Etat à la compagnie du Midi, au titre de la garantie d'intérêt sera réduit de 4 0/0 l'an, chiffre fixé par l'art. 13 de la convention du 9 juin 1883, à 3 0/0 l'an. » (Art. 3, § 2). Ainsi, en attendant que la compagnie puisse rembourser, sa dette ne s'augmentera pas autant que celle des autres réseaux, puisqu'elle porte intérêt à 3 au lieu de 4 0/0 comme par le passé.

2° Les tarifs maxima, applicables sur les sections concurrencées par le canal, sont fixés à des chiffres réduits (art. 9). Cette dernière clause, très importante, puisque la gratuité complète était accordée sur un canal parallèle à la principale artère du réseau, fit que cette convention ne fut pas ruineuse pour la compagnie, comme on l'avait craint en 1897 (1). En effet, ainsi retenu sur les

(1) La réforme entra en vigueur le 1er juillet 1898. Aussi, tandis que pour le premier semestre les plus-values fournies par ce réseau furent de 3,600,000 francs, dans le deuxième semestre elles n'atteignirent que 600,000 francs, par suite des réductions consenties sur le tarif moyen pour retenir le trafic

lignes du Midi, le trafic n'a fait que s'augmenter avec la reconstitution des vignobles, si bien qu'après avoir demandé 9 millions en 1896, cette compagnie n'a fait appel à la garantie que pour 2,700,000 francs en 1897, pour 1,900,000 en 1898, et les plus values se poursuivant, n'est peut-être pas très éloignée d'arriver au remboursement.

B) *Remboursement de l'Orléans.*

En revanche, la compagnie d'Orléans entre franchement dans cette période de remboursement; après avoir dû faire appel à la garantie pour une somme insignifiante en 1897, un excédent de recettes de 6,500,000, correspondant à un excédent de dépenses de 1,200,000 seulement pour 1898, permet à cette compagnie de verser

sur la ligne du chemin de fer. Ces réductions s'élèvent à 0 fr. 26 par tonne kilométrique, soit 5 0/0 du prix moyen de l'année précédente.

M. Colson (*Revue politique et parlementaire* du 10 mai 1899) croit que l'ère du remboursement se serait ouverte cette année pour cette compagnie, si l'affranchissement des canaux n'y avait mis obstacle. Cependant, il espère que, grâce à la reconstitution des vignobles du Midi, les conséquences du rachat se traduiront plutôt par un retard dans le remboursement de la dette que par un appel supplémentaire aux avances de l'Etat.

au Trésor une somme de 4 millions en atténuation des intérêts de la dette qu'elle a contractée depuis 1883, intérêts qui atteignent près de 6 millions par an.

Il est vrai que les insuffisances des lignes achevées depuis moins de 5 ans, actuellement capitalisées au compte d'exploitation partielle et qui viendront s'ajouter au compte d'établissement, atteignent encore 5 millions en 1898. D'où déficit réel de 1 million, qui sera, il faut le reconnaître, facilement couvert par les excédents qui seront réalisés, dès 1899, sur les lignes plus anciennes.

Ce remboursement de 4 millions est donc un remboursement peu considérable, puisqu'il faudrait que l'Orléans versât près de 6 millions pour que sa dette, dont le montant total atteint 190 millions, n'augmentât pas, mais c'est là un début qui est une indication, et si les plus-values de recettes qu'encaisse ce réseau se maintiennent, il pourra reverser dans la suite des sommes bien plus importantes, ou même conclure avec l'Etat une convention analogue à celle du P.-L.-M., assurant le remboursement automatique de sa dette dans un temps donné, ce qui lui permettrait d'arriver à la liberté du dividende.

CHAPITRE IV

PARTAGE DES BÉNÉFICES, ET AUTRES PLUS-VALUES FISCALES

A) *Partage des bénéfices.*

C'est en effet la situation dans laquelle se trouvent les deux compagnies du Nord et de Lyon, la première, parce qu'elle n'a jamais dû recourir à la garantie d'intérêt, la deuxième parce qu'elle rembourse automatiquement sa dette. Comme ces compagnies ne doivent plus rien à l'Etat, le produit net, après avoir fait face aux dépenses d'exploitation et aux charges des capitaux qui leur incombent, va aux actionnaires.

Mais comme l'Etat a supporté une grosse part des frais entraînés par la construction du réseau, il a été stipulé dans les conventions que les bénéfices seraient partagés, les 2/3 au profit de l'Etat, lorsque le revenu libre atteindrait le chiffre de

46,462,500 pour le Nord et de 60,000,000 (1) pour le P.-L.-M., permettant de distribuer les dividendes respectifs de 88 fr. 50 et de 75 francs par action. La convention du 17 mai 1897 réduit le revenu réservé avant partage à 54,000,000 (1) pour la compagnie de Lyon, ce qui correspond à 67 fr. 50 par action.

Actuellement les plus-values réalisées par ces compagnies ne profitent qu'aux actionnaires ; mais entraîneront-elles bientôt le partage des bénéfices avec l'Etat ?

1° Compagnie du Nord.

Voici pour cette compagnie les résultats de l'année d'exploitation 1898 :

Dépenses totales	Recettes totales	Coefficient d'exploitation
111.600.000	219.900.000	50.7

Le Nord accuse donc, pour 1899, un produit net de 108,300,000. Or, le produit net à atteindre avant partage est de 115,663,000, soit une différence de 7,363,000 francs seulement.

Dans combien de temps peut-on espérer que les recettes brutes seront suffisantes pour permettre

(1) L'amortissement est compris dans cette somme ; il ne commence qu'en 1907.

ce partage ? Il est difficile de le prévoir. En 1896, ces recettes n'étaient que de 209 millions ; en supposant que leur marche suive la même progression dans l'avenir, il faudrait donc fort peu de temps avant que le partage ne soit possible, si les dépenses de cette compagnie ne suivaient pas une marche presque parallèle à ses recettes ; c'est précisément ce qui a lieu. En 1898, pendant que les recettes augmentent de 6,300,000 francs, les dépenses augmentent de plus de 5 millions (mesures prises en faveur du personnel, augmentation des quantités transportées, renforcement des voies). Ne devrait-il pas se produire dans un avenir plus prochain, si cette compagnie s'appliquait à réduire ses dépenses d'exploitation ? C'est vers cette solution qu'incline le rapporteur du budget pour 1899. Tandis que le coefficient d'exploitation du Nord est de 50,7 0/0, celui de la compagnie d'Orléans ressort à 46,8 0/0 et celui du Lyon à 46,4 0/0. Cette différence est d'autant plus difficile à expliquer que le coefficient d'exploitation des diverses lignes dans chacun de nos grands réseaux, décroît en général à mesure que s'élèvent les recettes kilométriques des lignes considérées. Le tableau n° 10 des statistiques du ministère des travaux publics, nous apprend, par exemple, que

pour la ligne de Lille à Béthune (Nord), dont les recettes brutes s'élèvent à 44,122 francs, le coefficient d'exploitation est de 49 0/0, tandis que pour celle de Béthenville à Challerange (Est), dont la recette brute kilométrique n'est que de 3,920 francs, il s'élève à 135 0/0. Or, les comptes de l'exploitation de 1898, sont loin de concorder avec cette règle qui est cependant d'une application générale (1), puisque le Nord, avec une recette brute kilométrique de 57,000 francs a un coefficient d'exploitation de 50,7, alors que l'Orléans, avec 29,000 francs de recettes, a un coefficient de 46,8, et que le P.-L.-M. accuse un coefficient d'exploitation de 46,4 avec une recette kilométrique de 46,000 francs seulement ! Les réseaux P.-L-M. et Orléans doivent-ils « cette prospérité à leur position géographique, qui leur fait traverser plusieurs parallèles, et les oblige à transporter à chaque extrémité des réseaux des produits venant du côté opposé ? » A ce point de vue, la compagnie du Nord est dans la même situation que les précédentes, sa recette brute kilométrique est plus forte, et cependant son coefficient d'exploitation est de 4 0/0 supérieur aux leurs ! Le Midi, dont la

(1) Picard. — *Op. cit.* I (p. 649-50).

ligne Bordeaux-Cette est presque située sur le même parallèle, exploite à 47 0/0, bien que sa recette brute kilométrique ne soit que de 29,900 francs au lieu de 57,000 francs.

« Pourquoi n'invoquerait-on pas, ajoute l'honorable rapporteur, la différence de température des divers réseaux pour expliquer cette non-concordance des coefficients ? »

Ne confondons pas le coefficient d'exploitation avec celui de dilatation ; il reste seulement que le Nord qui dessert des régions autrement industrielles, plus peuplées et plus riches, accuse un coefficient plus élevé que le réseau de l'Orléans qui est plutôt agricole et qui n'a de débouchés pour la navigation que par Bordeaux et Nantes.

Le rapporteur conclut que cette différence provient de la plus ou moins bonne gestion des compagnies, et il croit que le Nord, en accomplissant un effort, pourrait aisément ramener son coefficient d'exploitation à 47 0/0.

Les comptes de cette compagnie pour 1899 se présenteraient alors ainsi :

Dépenses totales	Dépenses — le coefficient ramené à 47 %	Economie
111.600.000	103.400.000	8.200.000

Comme il s'en faut seulement de 7 millions 1/2

que la limite du partage ne soit atteinte, avec cette économie de 8 millions qui serait entraînée par l'abaissement à 47 0/0 du coefficient d'exploitation, la compagnie arriverait enfin au partage si souvent entrevu.

2° Compagnie P. L. M.

Le partage avec cette compagnie est réglé par l'art. 13 de la convention ratifiée par la loi du 20 novembre 1883 ; avant partage, la compagnie prélève : 1° les charges effectives des emprunts émis par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions, et soldées par l'Etat à la compagnie ; 2° une somme de 60 millions.

L'art. 5, § 3 de la convention du 17 mai 1897, libère la compagnie de sa dette contractée au titre de la garantie d'intérêt, moyennant le payement à l'Etat d'une annuité de 6 millions, ce qui ramène le prélèvement visé par l'art. 13 de 60 à 54 millions.

Les comptes de l'année d'exploitation 1898 se présentent de la façon suivante :

Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net	Coefficient d'exploitation
424.400.000	196.900.000	227.500.000	46.4 %

Le Lyon arrive ainsi au partage des bénéfices avec l'Etat qui reçoit de ce chef 150,000 francs.

Les résultats (1) n'ont pas été ceux que l'on pouvait espérer d'une augmentation de près de 18 millions dans les recettes, car l'accroissement des dépenses — près de 15 millions — a été excessif : indépendamment des causes d'accroissement communes à tous les réseaux (mesures prises en faveur du personnel, augmentation des quantités transportées, renforcement des voies, etc.), et de près de 2 millions employés à régler les indemnités dues pour la catastrophe du Péage de Roussillon, la grande somme de dépenses nouvelles a été l'augmentation du parcours des trains, qui a été de 7 millions de kilomètres. Les 2/3 de cette augmentation proviennent, non du surcroît des transports à effectuer, mais du désir d'améliorer le transport des voyageurs. La compagnie a-t-elle atteint ce but? Quoi qu'il en soit, il est toujours délicat de toucher aux habitudes du public, et les remaniements d'horaires, effectués au 1er juillet 1898, ont soulevé de nombreuses récriminations.

Pour 1899, dans le projet du budget soumis par

(1) Pour plus de détails, Rf. Colson. — *Revue politique et parlementaire* du 10 mai 1899.

le gouvernement au Parlement, il avait été prévu en recettes 500,000 francs provenant du partage des bénéfices avec le Lyon. Il faut bien reconnaître que les plus-values réalisées par ce réseau depuis 1893, où il avait demandé le maximum de la garantie accordée par les conventions de 1883, sont merveilleuses ; il est probable même qu'elles se poursuivront : « Quelle élasticité, écrivait déjà M. Bonneau en 1896 (1), que celle de ce réseau qui dessert les vignobles de l'Hérault, du Gard, de la Bourgogne ; les mines du bassin de la Loire, de Saône-et-Loire, du Gard ; les ports de Marseille et de Cette, des villes industrielles, telles que Lyon et Saint-Etienne, qui voit affluer les voyageurs chaque hiver sur sa côte d'azur, qui les conduit pendant l'été en Savoie, en Suisse, dans le Dauphiné, à Aix, à Vichy ! En continuant à exploiter un pareil réseau d'une manière très serrée au point de vue des dépenses, on peut espérer le retour de son ancienne prospérité. »

Les recettes de cette compagnie ne peuvent être qu'heureusement influencées par la signature du nouveau traité de commerce franco-italien, et les facilités que les écarts du change donnent à l'exportation espagnole.

(1) Bonneau. — *Op. cit.*

C'était cependant aller trop vite, et, au lieu de verser à l'Etat 3,320,000 francs, comme la compagnie aurait dû le faire, d'après le rapporteur des conventions pour 1899 (1), si elle avait « établi un budget sincère », elle ne versera que 150,000 francs.

En effet, la compagnie de Lyon, qui, par suite de la crise de 1883, avait été obligée de faire appel pour la première fois à la garantie d'intérêt, a voulu recouvrer le plus vite possible sa liberté vis-à-vis de l'Etat ; pour y arriver, elle a fait toutes les économies qu'il lui était possible de réaliser ; il se peut donc qu'elle soit obligée d'engager par la suite beaucoup de dépenses nécessaires qui ont été ajournées, et l'on peut craindre que son coefficient d'exploitation ne se relève sensiblement, comme celui du Nord, quelques années avant 1883. Effectivement, « de 1879 à 1882, le Nord eût atteint le revenu au delà duquel s'ouvrait pour l'Etat le droit aux bénéfices, si, pour éviter l'ingérence de l'Etat qui en eût été la conséquence, le coefficient d'exploitation n'eût été brusquement relevé de 3,8 0/0 (de 45 à 48,8 0/0) (2). »

(1) *J. Officiel*, 1899. — Annexes, n° 500.
(2) Cauvès. — *Op. cit.* IV, p. 118.

Les compagnies menacées du partage des bénéfices ont en effet avantage à en reculer le plus possible l'échéance, car, après une année qui a fourni de belles plus-values, on peut toujours craindre que l'exercice suivant, avec des bénéfices moindres, non seulement ne donne plus lieu au partage, mais ne permette même plus de distribuer la totalité du dividende réservé. Il est bien évident que les actionnaires ont aussi un avantage à arriver au partage, puisque les sommes qui dépassent le revenu réservé leur profitent pour le tiers et viennent par là accroître leur dividende d'autant, mais ce ne serait là un avantage pour eux que s'ils étaient assurés que les recettes fussent stables et qu'ils n'aient aucun recul à redouter ; il est donc tout naturel que les compagnies fassent pendant les années de grande prospérité de plus fortes dépenses, dépenses ajournées ou dépenses qu'elles prévoient pour les exercices prochains, quitte à ne pas faire profiter leurs actionnaires de la faible part qui leur reviendrait après partage avec l'Etat ; ainsi, pendant les mauvaises années, les compagnies n'auront plus à faire toutes ces dépenses auxquelles leur prévoyance aura déjà pourvu, et pourront, même alors, distribuer à leurs actionnaires l'inté-

gralité du dividende réservé avant partage. — Les compagnies n'ont donc intérêt à arriver à ce partage que lorsqu'elles sont assurées d'avoir, pendant les exercices suivants, des recettes leur permettant de ne pas porter atteinte au dividende ; au contraire, si les plus-values qu'elles sont en situation de réaliser ne doivent être que passagères, elles préfèrent ne pas faire profiter immédiatement leurs actionnaires de la part qu'elles pourraient retenir, mais consolider leur situation, en faisant, dès cette époque, les dépenses qui, engagées sur des exercices moins riches, pourraient porter atteinte aux résultats déjà obtenus. Or, si on peut compter sur de splendides recettes en 1900, que nous réservent les années 1901, 1902?...

Quoi qu'il en soit, il est permis d'espérer que l'Exposition Universelle va donner aux recettes des chemins de fer le coup de fouet qui leur est nécessaire, pour permettre d'inscrire au budget, d'une façon définitive, une recette provenant du partage des bénéfices avec le Lyon.

La situation semble d'autant plus favorable actuellement que, tandis que les charges de l'Etat vont ainsi diminuer, les bénéfices qu'il tire des chemins de fer semblent encore susceptibles d'augmentation.

B) *Plus-values fiscales.*

En effet, si les impôts sur les titres ou les économies réalisées sur les télégraphes, les transports des militaires, des marins, des agents des contributions indirectes et des douanes ne doivent que peu augmenter, il n'en est pas de même des impôts sur les transports ou des économies réalisées sur le service des postes.

1° Impôt sur les transports.

Les impôts sur les transports constituent une véritable participation de l'Etat dans la recette brute totale réalisée. Cette recette restera toujours proportionnelle au produit brut des compagnies, et, « à moins que de nouveaux dégrèvements ne soient votés par les Pouvoirs Publics, cette recette suivra dans l'avenir la même progression que le trafic (1). »

Ces impôts ont été complétés par l'art. 5 de la loi de finances du 27 mars 1897 qui décide que les cartes, bons et permis de circulation délivrés gratuitement ou avec réduction de prix par les compagnies de chemins de fer subventionnées, en

(1) Colson. — *Op. cit.*, p. 189.

dehors des cas prévus par les cahiers des charges ou les tarifs homologués par le ministre des travaux publics, sont assujettis à un droit de timbre variant de 0,05 à 1 franc, suivant qu'il s'agit d'un seul voyage ou de cartes permanentes et suivant la classe du billet délivré.

En effet, quand la compagnie accorde de ces permis gratuits ou avec réduction, elle abandonne, en outre du prix de la place qui lui appartient seulement en partie, si elle est obligée d'avoir recours à la garantie, l'impôt qui aurait été versé au Trésor, si le voyageur avait payé sa place. Il ne faut pas que l'Etat supporte les conséquences des concessions consenties par les compagnies.

Pendant les douze premiers mois d'application, le produit net de cet impôt, réglementé par les décrets des 31 juillet et 3 août 1897, est estimé à 52,000 francs pour la part provenant des six grandes compagnies (1)

2° Postes.

Les économies réalisées sur le service des

(1) *J. of.*, 1899. Annexe n° 500. Tableau de développement n° 27.

postes augmenteront aussi à mesure que le nombre des lettres, circulaires, journaux, plis de commerce... devenant plus élevé, exigera la mise en service de nouveaux bureaux ambulants. Il faut même s'attendre à ce que le service prenne une énorme extension quand le port des lettres pour toute la France aura été réduit à 0,10 comme on le promet au contribuable depuis si longtemps (1).

Pendant que les bénéfices de l'Etat augmenteront ainsi, la situation des compagnies s'améliore : deux d'entre elles dépasseront bientôt la limite du partage des bénéfices ; l'Orléans commence à rembourser et l'atteindra probablement aussi ; quant aux trois autres, qui demandent chaque année des avances de moins en moins fortes, il semble qu'elles pourront aisément supprimer l'appel à la garantie d'intérêt. L'Ouest, qui est actuellement la plus éloignée de se suffire, pourra probablement y renoncer en 1905 (2).

(1) Discours prononcé par M. Mougeot lors de l'inauguration de l'hôtel des postes d'Avignon. Mars 1899.

(2) Rapport du Conseil d'Administration à l'assemblée générale des actionnaires. 30 mars 1899.

CONCLUSION

Telles sont les conséquences actuelles des conventions de 1883.

Méritent-elles les reproches passionnés dont elles ont été l'objet?

Ceux qui prévoient les événements après coup ont beau jeu et ne risquent plus de se tromper au moins pour le passé, mais il semble qu'avant de jeter l'anathème aux conventions de 1883, ils devraient bien se demander quelle était la situation au moment où elles ont été conclues.

Elles ont effectivement été avant tout une œuvre de circonstance répondant à un intérêt pressant : comment pourvoir à l'établissement, puis à l'exploitation des 12,000 kilomètres classés par l'assemblée nationale en 1875, puis par la loi du 19 juillet 1879? Le Parlement est hésitant, aux propositions du gouvernement, il riposte par des projets de rachat, mais ne peut se décider à une solution quelconque; il repousse une pre-

mière convention avec l'Orléans (1er août 1876), et le réseau de l'Etat doit être constitué (Loi du 18 mai 1878) ; puis, au mois de novembre de la même année, il repousse encore les conventions négociées par M. de Freycinet avec les autres compagnies. « Le Parlement, s'écriait M. de Freycinet, ne peut rester indéfiniment devant ses ministres dans la position du sphinx antique, semblant dire à chacun d'eux : Devine si tu peux, et choisis si tu l'oses (1). » — « Mais le sphinx ne consentit pas à donner lui-même le mot de l'énigme, et M. de Freycinet n'était pas l'Œdipe prédestiné (2). »

Sur la proposition de M. Jean David, député du Gers, (27 mars 1879), qui montre clairement son hostilité contre l'ancien régime des concessions et sa prédilection de l'omnipotence de l'Etat, on décide de créer une commission d'étude de 33 membres. Cette commission, nommée le 9 juillet 1879, conclut encore au rachat, avec les rapports de MM. Wilson, Baïhaut, Lebaudy. Mais une vive émotion en résulta dans le monde des affaires. De toutes parts se manifestèrent des

(1) *J. of.*, Chambre des députés, 24 mars 1879.

(2) Ed. Hannotin. — *Les conventions de 1883.* Annales de l'Ecole des sciences politiques, 1897.

résistances ; les Chambres de commerce, la presse de toute nuance, se montrent inquiètes des résultats probables de cette transformation dans le fonctionnement de nos chemins de fer. Un vaste mouvement s'organise sur tous les points de la France : les Chambres de commerce de Bordeaux, Lyon, Nancy, Lille, bientôt suivies des autres corporations du même ordre, des Chambres consultatives, des conseils généraux, protestent contre les projets de la Chambre des députés, et combattent énergiquement la proposition de rachat.

Le Parlement n'osa pas insister devant ces manifestations, et le gouvernement crut devoir renouer les négociations. Mais deux projets de convention avec la compagnie d'Orléans, vis-à-vis de laquelle la solution semblait la plus urgente car elle étranglait le réseau exploité à cette époque par l'Etat, présentés en 1880 et en 1882, par M. Varroy, ministre des travaux publics, échouent encore devant la Commission des 33. En présence de cette hostilité, le gouvernement dut exploiter certaines lignes en régie, confier certaines autres à l'administration des chemins de fer de l'Etat ou les affermer.

Toutefois, ce régime onéreux pour le Trésor ne pouvait durer : il semblait juste de faire participer

à la construction des nouvelles lignes les belles plus-values que donnaient les anciennes ; puis la crise qui devait avoir les désastreuses conséquences que l'on sait, commençait déjà. La situation de l'Etat devenait de plus en plus ambarrassée : dégrèvements, surcharge de la dette flottante qui atteint presque 3 milliards, campagne contre les caisses d'épargne qui multiplie les retraits... Un grand emprunt s'imposait donc pour terminer l'établissement des lignes entreprises, mais son succès devenait problématique sur un marché troublé par le krack de 1882. Il était difficile de continuer à se procurer 3 ou 400 millions par an par des émissions permanentes de rentes 3 0/0 amortissables en 75 ans, dont le type n'était pas encore familier au public, et qui se classaient mal. Le rachat devenait impossible ; on ne pouvait continuer les désastreux traités d'affermage que chacun critiquait, et il ne se serait trouvé aucun ministre soucieux de vivre, pour proposer de différer la construction du 3e réseau ; il fallait donc recourir aux compagnies existantes.

C'est ce que vit le cabinet Jules Ferry qui arrive aux affaires le 21 février 1883. M. Raynal entame immédiatement les négociations ; elles aboutissent rapidement, car la dernière convention conclue

est celle qui le fut avec l'Ouest dès le 17 juillet 1883. Cette fois-ci, la Commission des 33, jusque-là intraitable, finit par se rendre à l'évidence, et son rapporteur, M. Rouvier, se montre favorable aux conventions qui sont ratifiées par la loi du 20 novembre 1883.

Le gouvernement, arrêté par les Chambres, n'avait donc pas traité en temps opportun ; acculé, il avait besoin du concours des compagnies et devait accepter leurs conditions. Le véritable coupable est donc le Parlement qui, après s'être laissé entraîner à voter la loi de classement de 1879 sur les instances de M. de Freycinet, malgré les sages avertissements de MM. Krantz et Varroy, ne sut pas se décider à temps sur le régime à donner à ces nouvelles lignes.

Etant données ces circonstances, il semble que le gouvernement d'alors a choisi le meilleur moyen pour établir le troisième réseau, en ménageant le plus possible les ressources de l'Etat. C'est bien l'Etat qui conserve pour lui la plus grosse part des charges, c'est bien encore lui qui supporte l'aléa de la construction, mais les compagnies eussent-elles, pour des lignes si médiocres, consenti un sacrifice plus considérable ? Elles ne pouvaient cependant s'engager aveuglé-

ment pour des lignes non dénommées, déterminées seulement par leur longueur kilométrique, et dont elles ne connaissaient même pas le tracé ?

Les charges de l'Etat seront donc lourdes, mais en revanche le gouvernement obtient satisfaction absolue relativement aux règles du partage des bénéfices : le revenu réservé est notablement abaissé et l'Etat aura désormais droit aux 2/3 du surplus. Les négociateurs attachent à cette clause une importance capitale, car les plus-values encaissées par les chemins de fer en 1883 sont splendides ; ils font donc tout pour triompher sur ce point là, lâchant peut-être quelquefois la proie pour l'ombre. On prévoit en effet que, dès 1895, le Lyon versera 41 millions à ce titre, et on s'imagine qu'à la même date le Midi et l'Orléans fourniront aussi une somme élevée, si bien qu'on a négligé — peut-être bien oublié — de s'expliquer clairement sur la durée de la garantie d'intérêt qui était accordée à ces deux compagnies !

Comme contre-partie, les conditions du rachat sont rendues plus onéreuses, et quatre compagnies obtiennent la prolongation de la durée de la garantie qui est étendue même aux actions. Il est évident que l'Etat doit donner son appui aux chemins de fer, garantir le revenu des obligations,

assurer même pendant un temps une rémunération minima aux actionnaires ; malheureusement, il est allé plus loin ; en étendant trop la garantie, en la rendant remboursable, il arrive à rendre fixe la rémunération des actions, tandis que lui-même est le spéculateur qui court les risques de l'entreprise. L'exploitation des compagnies risque ainsi de perdre le stimulant de l'intérêt, puisque les actionnaires, avec un dividende fixe, qui n'est susceptible ni de plus, ni de moins, deviennent de véritables rentiers. Aussi semblerait-il bon pour l'Etat de conclure avec les compagnies qui ont des dettes, et qui n'ont plus recours à la garantie d'intérêt, une convention analogue à celle du 17 mai 1897 (1), qui permet à la compagnie de jouir immédiatement des bénéfices qu'elle réalise, et l'intéresse à la bonne exploitation de son réseau dans le but d'augmenter son produit net.

L'extension de la garantie était cependant des plus utiles, pour fortifier le crédit des compagnies. Il était très important d'arriver à ce résultat, car c'est par leur intermédiaire que l'Etat va emprunter. Grâce à l'indécision du Parlement, l'Etat avait dû racheter les réseaux en faillite qu'il fallait ter-

(1) Avec la compagnie de Lyon.

miner, construire les lignes classées en 1875 et en 1879 ; pour faire face à ces dépenses, la loi du 11 juin 1878 crée le 3 0/0 amortissable, mais ce nouveau type de rente qui n'est pas familier au public ne se classe pas bien, la crise de 82 arrive, la dette flottante est surchargée ; l'Etat n'a plus le choix : il doit recourir au crédit des grandes compagnies qu'il consolide par ces mêmes conventions. Ainsi on évite de grossir la dette publique, quelles que soient les charges de l'Etat, et celle-ci recouvre l'élasticité qui lui est nécessaire. En employant ce système, le gouvernement s'assurait aussi contre ses propres faiblesses, car ce mode d'emprunt impose un amortissement qui est automatique. S'il est probable que l'Etat ne pourra plus faire emprunter par les compagnies quand approchera le terme de la concession, car les charges de l'amortissement deviendraient trop lourdes, il n'en reste pas moins vrai que ce système donne actuellement de bons résultats. Les grandes compagnies ont en effet un crédit sensiblement égal à celui de l'Etat (2) : le nouveau type d'obligations 2 1/2 0/0 dont le prix d'émission varie de 420 à 450 suivant les réseaux, et qui rapporte (impôt déduit) 12 francs

(1) Juin 1899.

au nominatif et 11 fr. 098 au porteur, fait ressortir un taux d'environ 2,85 0/0, alors que celui de la rente française est encore de 3 0/0.

Ce ne sont donc pas les conventions de 1883 qu'il faut accuser de l'énorme accroissement des charges supportées par nos budgets après 1883 : le dividende garanti ou réservé n'est pas augmenté (sauf pour le Midi, et on a vu pourquoi), tandis que celui avant partage a été diminué. Le capital sur lequel porte la garantie a bien augmenté, puisque les compagnies ont dû rembourser leur dette, concourir à l'établissement du 3me réseau, mais, s'il en avait été autrement, c'est au compte des annuités que les charges de ces sommes auraient figuré.

C'est donc dans la crise financière, industrielle, agricole et commerciale qui a sévi après 1883, qu'il faut chercher la vraie cause des déficits. Pendant cette même période, le rendement des impôts n'a-t-il pas subi une dépression parallèle à celle des recettes des chemins de fer ? Le choléra sévit, et écarte les voyageurs qui vont dans le Midi, les mauvaises récoltes se succèdent, le phylloxéra, le mildew... ruinent nos provinces viticoles, l'extension du régime protectionniste restreint les échanges, la surproduction industrielle, l'exagéra-

tion des charges fiscales causent un malaise général dans le pays, les affaires se ralentissent, et l'industrie des transports en reçoit tout naturellement les plus graves contre-coups (1). En outre, tandis que les dépenses d'exploitation augmentent avec les nouvelles lignes construites, les sacrifices que les compagnies doivent faire en faveur de leur personnel... etc., des causes spéciales viennent encore porter de sensibles coups à leurs recettes : diminution du tarif des voyageurs en 1892 ; extension du service des colis postaux de 0 à 5 kilogrammes à ceux de 5 à 10 kilogrammes, qui porte atteinte aux transports des messageries à grande distance, en provoquant un déclassement (2) ; ouverture de nouvelles lignes, diminuant la distance sur laquelle on calcule le prix, sans changer les parcours effectifs.... A toutes ces causes entravant la progression des recettes des chemins de fer, vient s'ajouter le développement de la navigation intérieure. Depuis 1880, l'Etat a fait des sacrifices énormes, pour mettre nos rivières et nos canaux

(1) Rf. Ed. Hannotin *op. cit.* et Colson *op. cit.*

(2) Par la convention du 12 novembre 1896, ratifiée par la loi du 17 juillet 1897. En voir les conséquences dans le rapport du conseil d'administration aux actionnaires de la compagnie d'Orléans en 1898.

en bon état de navigabilité et pour rendre la circulation gratuite sur toutes les voies d'intérêt général ; aussi la batellerie, exemptée de tout impôt, s'est beaucoup développée : elle ne se borne plus à transporter des matières pondéreuses et de peu de valeur, elle attire à elle beaucoup d'autres objets moins lourds et d'une plus grande valeur, tels que le vin par exemple, tandis que les compagnies de chemins de fer voient ce trafic leur échapper, grâce à l'obligation dans laquelle elles se trouvent de faire homologuer leurs tarifs par l'autorité supérieure.

Si telles sont les véritables causes des charges énormes de l'état du chef de la garantie d'intérêt dans les années qui ont suivi 1883, il ne faut pas non plus se dissimuler les imperfections des conventions, qui, hâtivement rédigées, contiennent beaucoup d'oublis (durée de la garantie d'intérêt pour le Midi et l'Orléans), beaucoup de points obscurs qui ont entraîné de nombreux procès...

Ces conventions avaient aussi donné une extension et une durée inexplicables aux comptes dits d'exploitation partielle.

Peut-être eût-il mieux valu, enfin, ne pas stipuler le remboursement anticipé des dettes des compagnies, puisque les charges en résultant devaient

retomber sur l'Etat; payant les charges de l'emprunt que le débiteur a fait pour se libérer, il eût été plus simple d'emprunter pareille somme par l'intermédiaire de celui-ci. Ce remboursement — en faisant même abstraction des 80 millions remis à l'Ouest pour un soi-disant escompte, ce qui constitue une perte sèche — a été effectivement onéreux, puisque l'Etat abandonne dès le 1er janvier 1884, l'intérêt à 4 0/0 que produisaient ces dettes. « Donc, perte annuelle pour le Trésor, égale, pour la portion remboursée, à la différence entre le taux à 4 0/0 et le taux réel auquel il aurait trouvé crédit, et égale à 4 0/0 exactement pour toute la portion non encore remboursée (1). »

Mais ces réserves faites, à aucun titre on ne saurait voir l'accroissement des charges du Trésor comme une conséquence des conventions de 1883; elles ont seulement « apporté une solution avantageuse au problème du troisième réseau qu'elles n'avaient pas créé (1) » ; elles ont fortifié le crédit des compagnies qui empruntent maintenant au même taux que l'Etat et pour son

(1) Ed. Hannotin. — *Op. cit.*

(1) Ed. Hannotin. — *Op. cit.*

compte, tandis que lui-même a pu rendre à la dette publique l'élasticité qu'elle n'avait plus (1).

Cependant, les conventions de 1893 « sont populaires à rebours, et tel qui ignore ce que c'est qu'une garantie d'intérêt, confond son interlocuteur, en lui jetant, selon l'usage vulgarisé par nos débats parlementaires, le nom des conventions scélérates (1). » On a, en effet, voulu établir des responsabilités, trouver des coupables ; on s'est refusé à reconnaître que c'est bien la crise de 1883 qui avait complètement bouleversé les prévisions des négociateurs des conventions ; crise qui avait rendu illusoire le partage des bénéfices, pendant que la garantie d'intérêt prenait des proportions démesurées.

Le plus grave défaut des conventions de 1883 est donc de contenir des stipulations faites en vue d'une ère de prospérité, et qui ont dû être appliquées pendant une période de crise. Mais depuis lors, tout est changé, la situation s'est beaucoup améliorée, les recettes augmentent dans des proportions normales, et ce grave défaut, dont les négociateurs d'ailleurs ne doivent pas être rendus

(1) En 1883, le 3 0/0 amortissable était émis à 80 francs, maintenant il dépasse le pair.

(1) Ed. Hannotin, *Op. cit.*

responsables, disparaît. Aussi est-il permis d'espérer de ces conventions les plus heureux résultats, maintenant qu'elles vont être appliquées dans les conditions en vue desquelles elles avaient été conclues.

Juin 1899.

Vu :

Le Président de la thèse,

E. Berthélemy.

Vu :

Le Doyen,

Glasson.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

GRÉARD.

TABLE

INTRODUCTION. — Utilité des chemins de fer, nécessité du concours financier de l'État 1

PREMIÈRE PARTIE

Historique des rapports financiers entre l'État et les grandes Compagnies de chemins de fer.

CHAPITRE PREMIER. — Avant 1883 5
A) Principaux modes de concours 5
B) Loi du 11 juin 1842. 11
C) Conventions de 1859. 14
D) Compagnies secondaires. — Rachats. — Programme de 1879 20
CHAPITRE II. — Les conventions de 1883 25
A) Extension des anciens réseaux. 26
B) Etablissement des lignes du troisième réseau . 27
C) Exploitation des lignes du troisième réseau . 33
D) Garantie d'intérêt. 37
E) Partage des bénéfices et droit de rachat. — Résumé des conventions de 1883 42

DEUXIÈME PARTIE

Résultats du dernier exercice connu.

CHAPITRE PREMIER. — En dépenses 47
A) Intérêts des capitaux dépensés par l'Etat . . 48
1° En vertu des conventions antérieures à 1883 49
2° Conventions de 1883, et conventions ultérieures 54
B) Garanties d'intérêt 63
CHAPITRE II. — En recettes 67
A) Recettes et économies à considérer 67
B) Impôts sur les chemins de fer. 71

1° Impôts sur les transports 71
2° Impôts sur les titres 76
C) Economies réalisées sur certains services publics 83
1° Postes 83
2° Télégraphes 86
3° Libre parcours des agents des douanes et des contributions indirectes 87
4° Transport des militaires et marins . . 88

TROISIÈME PARTIE

Budgets futurs.

Chapitre premier. — Annuités et subventions . . . 95
A) Avant 1883 95
B) Après 1883. 99
Chapitre II. — Garanties d'intérêt 108
1° Capital à rémunérer par les Compagnies . 109
2° Recettes d'exploitation. 111
3° Dépenses d'exploitation 114
Chapitre III. — Rachat ou remboursement 118
A) Faut-il racheter ? — Capital des avances faites aux Compagnies. — Intérêt de ces avances. — Convention avec le Midi 118
B) Remboursement de la Compagnie d'Orléans . 125
Chapitre IV. — Partage des bénéfices et autres plus-values fiscales 127
A) Partage des bénéfices 127
1° Compagnie du Nord 128
2° Compagnie de Lyon 132
B) Plus-values fiscales 138
1° Impôt sur les transports 138
2° Postes. 139
Conclusion. 141

Saint-Amand (Cher). — Imp. DESTENAY, Bussière frères.